SKRZYDLATA POLSKA

NR 13 (612) 31. III. 1963 ● CENA 2 zł

Na zdjęciach: Polski śmigłowiec do celów rolniczych, SM-1W w akcji.
Foto: Z. Smusz

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W MINISTERSTWIE Komunikacji odbyła się w dniu 15 marca br. pod przewodnictwem wiceministra Rusteckiego narada, na której omówiono przebieg i przyczynę katastrofy samolotu U-804 oraz wnioski zmierzające do zwiększenia bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym. W naradzie uczestniczył aktyw i kierownictwo MK, DLC, KCSP, ZRL i LK, PLL LOT.

★

EGZAMINY przed LKE na licencję pilota szybowcowego i samolotowego oraz skoczka spadochronowego dla kandydatów z Aeroklubu PRL odbędą się w dniach 3—6 kwietnia br na lotnisku Gocław w Warszawie.

★

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego rozesłał wszystkim użytkownikom lotnictwa cywilnego obowiązujący w okresie od 10 kwietnia 1963 r do 10 kwietnia 1964 r harmonogram sesji egzaminacyjnych Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej. Harmonogram egzaminów LKE obejmuje egzaminy na wszystkie specjalności członków personelu lotniczego wraz z dodatkowymi uprawnieniami.

★

LOTNICZA Komisja Egzaminacyjna przeprowadziła w miesiącu marcu br egzaminy kontrolne ze znajomości języka angielskiego oraz procedury radiokomunikacyjnej w języku angielskim, którymi objęto pilotów, nawigatorów i radiooperatorów PLL LOT.

★

GRUPA FINÓW zajmujących się w Finlandii sprawami wykorzystania samolotów dla celów gospodarczych bawiła w Polsce w połowie marca br. Już od dwóch lat z rzędu Finlandia wynajmuje od lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych samoloty rolnicze PZL-101 „Gawron" które opylają i opryskują fińskie lasy i pola. Obecnie Finlandia staje przed problemem bardzo istotnym dla przyszłego bytu: podniesieniem jakości i zwiększeniem powierzchni drzewostanu jako podstawowej bazy surowcowej dla rozwijającego się eksportu. W tym celu będzie przeprowadzało się intensywne nawożenie lasów, do czego potrzebne będą samoloty gospodarcze. Ze względu na ograniczenie możliwości pólek startowych samoloty te muszą mieć krótki rozbieg i stromy kąt wznoszenia. Idealnym samolotem okazał się właśnie PZL-101 „Gawron". Grupa ekspertów fińskich gościła również w Zakładzie na Okęciu, zapoznając się dokładnie z nowym wyposażeniem rolniczym oraz samolotami „Gawron", zamierzając w przyszłości stworzyć własne przedsiębiorstwo w oparciu o ten typ samolotu. (G)

★

SAMOLOTY wchodzą do coraz to nowych dziedzin życia gospodarczego. Kilka lat temu startowało Lotnicze Pogotowie Sanitarne — dziś nie wyobrażamy sobie życia bez tej niezbędnej instytucji. Szczególnie w czasie ostatniej mroźnej zimy oddało ono nieocenione usługi przynosząc ulgę wielu chorym, ratując ich nieraz od niechybnej śmierci. Obecnie z tego nowoczesnego środka lokomocji chce również skorzystać inna instytucja, a mianowicie Zjednoczenie Kopalń Rud, które zamówiło samolot do swej dyspozycji. Będzie to samolot PZL-101 „Gawron" w wersji umożliwiającej przewóz czterech osób lub 500 kG ładunku użytecznego. Dzięki niemu skróci się kilkakrotnie podróż z Warszawy do szeregu przedsiębiorstw górniczych rozsianych po całej Polsce. (g)

★

W WARSZAWIE odbyło się 11 marca br plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, na którym omówiono m. in. działalność kół lotniczych w 1962 r. zatwierdzono budżet APRL na 1963 rok w rozbiciu na aerokluby regionalne oraz zatwierdzono szereg zmian organizacyjnych. O uchwałach podjętych na plenum poinformujemy obszerniej w jednym z następnych numerów. (ko)

★

ZARZĄD Centralnego Klubu im. Pierwszego Kosmonauty przy ZG TPPR omówił na swym ostatnim zebraniu sprawy obchodów „Dnia Kosmonauty" (12 kwietnia). Organizatorami obchodów w Polsce, które trwać będą w kwietniu, są TPPR i PTA przy współudziale zainteresowanych organizacji i instytucji. Przewiduje się m. in.: uroczyste posiedzenie Klubu im. I Kosmonauty (11. IV), przegląd filmów lotniczych i astronautycznych w Warszawskim Klubie TPPR (11—18. IV) m. in. przy współudziale „Skrzydlatej" oraz poranki astronautyczne dla młodzieży szkolnej w Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie (12—20. IV). Wiele imprez zaplanowano również w terenie. W Katowicach, Szczecinie i Gdańsku odbędą się sympozja astronautyczne dla nauczycieli, a w Rzeszowie, Lublinie i Kielcach wystawy pt. „Z Kosmosem na Ty".

★

W SZKOLE Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie odbyła się 13 marca br. obrona pracy doktorskiej mgra Bogusława Kalestyńskiego pt. „Analiza kosztów własnych przedsiębiorstwa lotniczego".

★

ZNANY u nas realizator dokumentalnych filmów lotniczych, reż. Jerzy Kaden, zamierza zrobić film o szybowcowych lotach stratosferycznych w Nowym Targu. (ko)

★

PATROLOWANIE rzek w województwie rzeszowskim prowadzili piloci aeroklubów regionalnych w Krośnie, Rzeszowie Mielcu i Stalowej Woli, informując aktualnie Komitety przeciwpowodziowe o sytuacji na rzekach, tworzeniu się zatorów z lodu itp.

★

JEDNA z krakowskich wytwórni wygrała ostatnio przetarg na dostawę dla Pakistanu 22 000 sztuk balonów meteorologicznych. Konkurentami w przetargu były Stany Zjednoczone i Japonia. Dostawa zamówienia nastąpi w ciągu 1963 r.

★

AEROKLUB Warmińsko Mazurski i Komitet Wojewódzki ZMS w Olsztynie przygotowują się wspólnie do zorganizowania latem obozu szybowcowego dla młodzieży.

★

MŁODZI astronauci — członkowie „Klubu Astronautycznego" w Ursusie k. Warszawy w liczbie 150 wzięli udział dnia 12 marca br w pokazie wyrzucania 60 modeli rakiet. Niektóre modele osiągały wysokość około 150 m.

★

SEKCJA konstruktorów rakiet ośrodka modelarstwa lotniczego Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, która powstała w ostatnim okresie, skonstruowała model rakiety jednostopniowej na paliwo stałe. Opracowała ona także technologię paliwa. Model rakiety ma ciężar 150 gramów, a silniczek ze zbiorniczkiem paliwa 100 gramów. Podczas publicznych pokazów model rakiety osiągnął wysokość około 600 m. Obecnie młodzi konstruktorzy modeli rakiet przygotowują się do zawodów modeli rakiet amatorskich w Krakowie, a ponadto pracują nad bardzo małym spadochronikiem, który pozwoliłby odzyskać rakietę czyli umożliwić jej powrót na ziemię, w stanie nieuszkodzonym. Pracą sekcji kieruje szef modelarstwa lotniczego Aeroklubu Podkarpackiego — Krzanowski.

★

W WALCE z zatorami na Wiśle wzięły udział jednostki wojsk lotniczych; w akcji tej uczestniczyły między innymi śmigłowce, które zrzucały ładunki trotylowe.

★

RADOSNE powitanie aktualnego szybowcowego mistrza świata w klasie otwartej miało miejsce w Katowicach 9 marca br. Na dworzec katowicki przybyli członkowie Aeroklubu Śląskiego, sympatycy szybownictwa oraz delegacja młodzieży Technikum Mechanicznego w Bytomiu, gdzie mgr inż. Edward Makula jest wykładowcą. Gratulacje w imieniu społeczeństwa katowickiego złożył mistrzowi świata przewodniczący Prezydium MRN Antoni Wojda.

★

W POWITANIU wicemistrza świata Jerzego Popiela na dworcu głównym we Wrocławiu (9 marca br) wzięli m. in. udział przedstawiciel Komitetu Miejskiego PZPR K. Burski, przewodniczący Wrocławskiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki A. Wybieralski, członkokie Aeroklubu Wrocławskiego, przedstawiciele Wojsk Lotniczych, młodzież szkolna oraz harcerze.

★

DRUGI rok swego istnienia będzie obchodzić wkrótce klub dyskusyjny przy PLL LOT. Zadaniem jego jest zapoznawanie pracowników przedsiębiorstwa z postępem techniki lotniczej oraz ekonomiką przewozów powietrznych. W pracach jego biorą udział pracownicy zarówno z działów technicznych jak też eksploatacyjnych i handlowych, zaś prelegentami są często fachowcy spoza LOT.

★

WALNE Zgromadzenie Aeroklubu Pomorskiego odbędzie się w pierwszej dekadzie kwietnia br. Toruńscy lotnicy podsumują na nim między innymi ubiegłoroczną działalność klubową.

NOWE WŁADZE POLSKIEGO TOWARZYSTWA ASTRONAUTYCZNEGO

W lutym w salach Muzeum Techniki NOT w Warszawie odbyło się czwarte walne zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Poprzednie, trzecie walne zebranie odbyło się w 1960 roku. W zebraniu uczestniczyło 40 delegatów z siedmiu oddziałów skupiających (wg. stanu na dzień 31 grudnia 1962 roku) 539 członków.

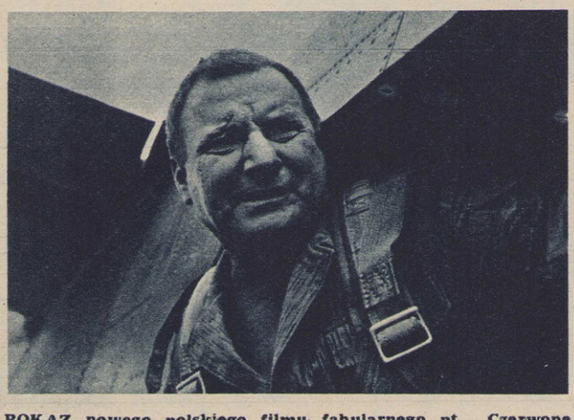
Po zagajeniu zebrania przez prezesa prof. Michała Łunca, poszczególni kierownicy sekcji omówili działalność Towarzystwa, wymieniając zarówno osiągnięcia jak i trudności rozwojowe.

Do najaktywniej działających oddziałów Towarzystwa należą oddziały śląski i krakowski. Ten ostatni skupia 170 członków. Około 50 osób liczy warszawska nowo powstała sekcja, poświęcająca się zagadnieniom medycyny kosmicznej.

Organem PTA jest miesięcznik „Astronautyka", ukazujący się od 1958 roku. Po przeprowadzeniu głosowania dokonano wyboru władz. Prezesem nowego zarządu PTA wybrany został ponownie (po przeszło dwuletniej kadencji) prof. dr **Michał Łunc**, wiceprezesami zostali prof. prof. **Zbigniew Pączkowski** i **Julian Walawski**, sekretarzami mgr inż. **Olgierd Wołczek** i mjr dr med. **Zbigniew Jethon**, skarbnikiem mgr **Stanisław Makowski**, a przewodniczącym komitetu redakcyjnego mgr inż. **Lucjan Geissler**.

DZIEŃ METEOROLOGA

24 marca br. obchodzony był światowy dzień meteorologa. Z tej okazji odbyła się w Warszawie uroczysta akademia. W tym roku dzień ten obchodzono pod hasłem „Meteorologia w służbie transportu lotniczego".



POKAZ nowego polskiego filmu fabularnego pt. „Czerwone berety" reżyserii Pawła Komorowskiego, odbył się dnia 18 marca br. w Warszawie. Scenariusz napisali Jerzy Lutowski i Albin Siekierski. W rolach głównych zobaczymy: Martę Lipińską, Mariana Kociniaka, Andrzeja Szajewskiego i Tadeusza Kalinowskiego. Film jest opowieścią o żołnierzach Wojsk Powietrzno — Desantowych. Premiera filmu — 5 kwietnia br. Obszerniej o filmie napiszemy w następnych numerach „Skrzydlatej". Na zdjęciu: Tadeusz Kalinowski w roli sierżanta Kudaśki.

NAKŁADEM Wydawnictwa MON ukazała się książka J. Kopacza i S. Krakowskiego pt. „Czy latanie jest bezpieczne" (str. 205, cena 11 zł). W książce poruszono problem wypadków lotniczych, zabezpieczenia samolotu i załogi, czuwania nad bezpieczeństwem lotu, lądowania w specyficznych warunkach oraz opuszczania statków latających. Polecamy.

Korespondencja specjalna z IX Szybowcowych Mistrzostw Świata w Junin

POD NIEBEM ARGENTYNY

TADEUSZ REJNIAK
kierownik ekipy polskiej

MYŚLĘ, że nie spotkam się z zarzutem przesady, jeżeli argentyński sukces Edwarda Makuli i Jerzego Popiela nazwę wydarzeniem na miarę zwycięstwa Żwirki w berlińskim Challenge'u z 1932 r., czy też o rok późniejszego wyczynu Burzyńskiego w zawodach Gordon Bennetta w USA. Słyszałem wprawdzie z kilku ust opinię, że tytuły Mistrza i Wicemistrza Świata z Junin przewyższają wszystkie dotychczasowe osiągnięcia sportowe polskich skrzydeł, lecz ani chcę się wdawać w te porównania, ani wydają się one konieczne. Wystarcza mi najzupełniej niezachwiana pewność, że tryumf naszych reprezentantów w IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata jest godny najszczytniejszych tradycji polskiego lotnictwa sportowego i że jest na pewno największym osiągnięciem naszego sportu lotniczego w latach powojennych.

Jako taki zasługuje oczywiście na upamiętnienie w każdej dostępnej formie, zatem również w formie możliwie dokładnej relacji z doznań i przeżyć, które były udziałem autorów tryumfu i ich pomocników. Nie jest to łatwa sprawa, bo dni spędzone na nadzwyczaj gościnnej ziemi argentyńskiej, aczkolwiek nierzadko obfitujące w bardzo trudne chwile, w sumie były dniami radości i szczęścia, na oddanie których nie zawsze słów wystarcza. — Spróbuję jednak.

BYŁO NAS JEDENASTU...

...ale tylko do chwili wylądowania na lotnisku Ezejza w Buenos Aires. Od tego momentu bowiem grupa polskich pomocników powiększyła się znacznie i im dalej w mistrzostwa, tym bardziej wzrastała. Zawdzięczaliśmy to, jak i wiele innych bardzo miłych niespodzianek, miejscowej Polonii, o czym jeszcze obszerniej i nie raz w tej relacji będzie mowa. Na razie jednak było nas jedenastu*), którzy mieli wykonać skok z warszawskich siarczystych mrozów („że najstarszy człowiek nie pamięta"), w sam środek argentyńskiego, upalnego lata.

Lecieliśmy w dwóch grupach: pierwsza — czteroosobowa, tak zwana organizacyjna, która miała odebrać szybowce i samochody przesłane wcześniej drogą morską, druga — siedmioosobowa z zawodnikami na czele, która miała dotrzeć do Argentyny bezpośrednio przed datą otwarcia treningu. Trasa wiodła przez Paryż — dla grupy pierwszej i Rzym — dla grupy drugiej, a dalej już wspólnie, z różnicą kilku dni, przez Madryt, Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro do Buenos Aires.

Jako „Jefe del Equipo" znalazłem się w pierwszej. Do Paryża dolecieliśmy bez większych sensacji, jeśli za sensację nie uważać faktu, że w ogóle znaleźliśmy się tam w przewidzianym czasie. Lotnisko Le Bourget było bowiem jak wymarłe i zdaje się niewiele samolotów poza LOT-owskim dotarło tam w owym dniu. Pułap nie przekraczał chyba 30 m, a widzialność pozioma też była odpowiednio słaba. Wiktor Pełka, bo to on właśnie pilotował naszego „Viscounta", wyprowadził go z niskich chmur idealnie na pas i posadził tak, że gdybym spał — nie zbudziłbym się na pewno.

W należącym do Aerolineas Argentinas „Comet-4", do którego wsiedliśmy nazajutrz na lotnisku Orly, spotkał nas pierwszy powiew mistrzostw. Tym samym samolotem leciała do Argentyny część ekipy fińskiej z jej szefem — panem Rautio i część ekipy angielskiej z jej szefową — panią Welch. Serdeczne powitania ze starymi znajomymi i zaraz pełne troski pytania: Szybowce już wysłane? Dopłynęły do Argentyny? Kiedy je odbieracie?...

Odpowiadałem pełen optymizmu. Nasz plan działania był przecież precyzyjny: w poniedziałek przylatujemy, do środy mamy przesyłkę morską w naszych rękach, w czwartek rozpakowujemy skrzynie i uruchamiamy samochody, w piątek wieziemy szybowce do Junin, w sobotę przylatuje druga grupa, w niedzielę — 3 lutego rozpoczynamy trening...

O, jakże się myliłem!

Miałem się o tym rychło przekonać, bo „Comet" niósł nas tymczasem z każdą godziną o nowe 800 km bliżej celu podróży.

Na wysokości 9 000 m, do tego w głęboką noc, dłuższą o 4 godziny od tej normalnej na ziemi, zatraca się poczucie lotu. Senne twarze współpasażerów i monotonny szum silników nastrajają nieodparcie do drzemki, z której budzi się człowiek nagle, ze zdumieniem konstatując, że oto jest już w Dakarze. Niecała godzina w gorącym, pomimo nocy, jak z piekarnika powietrzu Afryki i znów start do... drzemki przez Atlantyk. Jak każdy chyba szanujący się pasażer klasy turystycznej, śniłem tym razem, że równik przelatuję w kabinie klasy pierwszej, której fotele pozwalają wygodnie rozprostować zdrętwiałe nogi. A w ogóle do czego to podobne, żeby przez Atlantyk lecieć blisko 5 godzin, podczas gdy Gagarin w godzinę oblatuje całą kulę ziemską...

W Pernambuco przed opuszczeniem samolotu kontrola sanitarna i rozpylanie w kabinie jakiegoś środka dezynfekcyjnego. Na szczęście uprzednio zaopatrzono wszystkich w serwetki do zatykania nosa. Woń rozpylanego preparatu była rzeczywiście daleka od zapachu fiołków.

Jeszcze tylko lądowanie na malowniczo, wśród wód położonym lotnisku Rio de Janeiro i wkrótce lecimy nad ziemią Argentyny. Pełen słońca ranek i doskonała widzialność mobilizują mych kolegów. Leszek i Zenek, a z nimi Finowie i Anglicy strzelają w zapamiętaniu przez okna kabiny ze swych kamer filmowych i aparatów fotograficznych. Gorączka oczywista — to przecież pierwsze widoki z lotu ptaka terenów, nad którymi być może rozegra się bój o szybowcowe mistrzostwo świata.

Osobiście, im bliżej Buenos Aires, tym bardziej tracę spokój. Gdzie skierować pierwsze kroki? Do siedziby organizatora mistrzostw, czy do naszego poselstwa? W jakim hotelu sta-

*) Zawodnicy — Edek Makula, Jurek Popiel, Józek Pieczewski, rezerwowy — Jurek Adamek, trener — Józek Dankowski, szef techniczny — Leszek Piotuch, radiota — Zenek Korsak, stolarz szybowcowy — Kazik Mikołajczyk, kierowcy, mechanicy — Mietek Wilczak, Jaś Pachołek, no i szef ekipy — autor niniejszej relacji.

CIĄG DALSZY NA STR. 4

Fragment lotniska mistrzostw. Na pierwszym planie basen kąpielowy, do którego wrzucano co bardziej „zasłużonych". Z tyłu sala jadalna uczestników imprezy. Na maszcie oryginalna dekoracja: szybowiec w sieci pajęczej

Avenida 9 de Julio — jedna z okazalszych arterii Buenos Aires. Lewą stroną biegnie ulica Carlos Pelegrini, przy której mieści się siedziba organizatora mistrzostw.

CIĄG DALSZY ZE STR. 3.

nąć, żeby było możliwie blisko i tu i tam? Posiadane adresy niewiele na razie mówią — nie mam jeszcze planu miasta. Poniewczasie wyrzucam sobie, że w tłoku przedwyjazdowych spraw zabrakło miejsca na depeszę anonsującą nasz przylot. Może by ktoś wyszedł na lotnisko, dopomógł w pierwszym rozpoznaniu sytuacji?

Ten niepokój trzyma mnie do chwili lądowania w Buenos Aires. Pryska atoli bezpowrotnie w momencie, gdy po wyjściu z samolotu pierwszymi zasłyszanymi słowami na płycie wielkiego argentyńskiego lotniska Ezejza, są słowa polskie!

— Serdecznie witamy!

— Jak się leciało?

— Czy bardzo jesteście panowie zmęczeni?

Zaskoczenie jest absolutne. Tego oczywiście nikt z naszej czwórki nie mógł się spodziewać. Tym bardziej nie mogli się tego spodziewać nasi partnerzy podróży. Ich twarze zdradzają przez moment powątpiewanie, czy aby na pewno trafili do Argentyny?

Sytuacje ratują bardziej oficjalnie brzmiące:

— Buenos dias, Senores!

To przedstawiciele organizatora mistrzostw witają przybyłych. Nami jednakże nie mają okazji się zająć. Zagarnia nas niepodzielnie uroczy tłumik przemiłych Rodaków obojga płci. Ściskamy wiele rąk, przedstawiamy się, padają nazwiska: Rayska, Gąsowski, Kaczorowski, Jezierska, Parczewski, Leluk i inne, których na razie pamięć nie jest w stanie zanotować.

Szybko załatwiamy formalności paszportowe i celne. Przed budynkiem portowym czeka autokar organizatora mistrzostw. Na nas znowu daremnie. Rozlokowani w samochodach naszych opiekunów, zajeżdżamy komfortowo do hotelu, w którym miejsca są już zarezerwowane. Tam wreszcie, w spokojniejszej już rozmowie, zaczynamy być zorientowani: panie Wanda Rayska i Elżbieta Jezierska są zaangażowane w pracach komitetu organizacyjnego mistrzostw. Znając stąd datę naszego przylotu, zmontowały to zaskakujące przywitanie.

Dziękujemy żegnamy się i omawiamy szczegóły dalszego współdziałania. Wiemy już teraz na pewno, że nasza jedenastoosobowa ekipa nie będzie w Argentynie pozostawiona sama sobie.

Upewnia nas w tym także popołudniowe, bardzo serdeczne przyjęcie w naszym poselstwie. Jego gospodarz, p. Waldemar Rómmel, obiecuje wszelką możliwą pomoc w załatwieniu formalności związanych z odbiorem szybowców i samochodów z portu, co zresztą — jak przewiduje — nie będzie całkiem prostą sprawą.

Te przewidywania, oparte na doświadczeniu, okazały się niestety aż nazbyt trafne.

MANANA ZNACZY JUTRO

lub rano. Takie znaczenia tego słowa podają słowniki i — jak się okazuje — wprowadzają uczących się hiszpańskiego w błąd. Bo w Argentynie na przykład słowo manana (czytaj: maniana) może określać również znacznie odleglejsze od jutrzejszego terminy. Przekonaliśmy się o tym praktycznie, w konsekwencji czego nasi zawodnicy zamiast 3-go, rozpoczęli trening dopiero 6 lutego po południu.

Ale po kolei. Trzeba oddać co cesarskie cesarzowi i przyznać otwarcie, że organizatorzy mistrzostw mieli z naszą ekipą, a właściwie z jej sprzętem dużo więcej kłopotów, niż ze sprzętem którejkolwiek z ekip. Byliśmy jedynymi, którzy odważyli się przywieźć ze sobą własne samochody. Te dwie furgonetki „Nysy" — jedna w wersji mikrobusu, druga przekształcona w podręczne laboratorium techniczne — były główną przyczyną trudności. Dzisiaj już wiemy, że łatwiej chyba wwieźć do Argentyny parowóz, niż najmniejszy nawet samochód. Prawdopodobnie w trosce o rodzinny przemysł motoryzacyjny import samochodów obłożony jest tak wysokimi opłatami celnymi i tak obostrzonymi przepisami natury formalnej, że dla przeciętnego śmiertelnika pokonanie tych barier jest niemal nie do osiągnięcia.

Okazaliśmy się nieprzeciętnymi, ale tylko dzięki temu, że nasze poselstwo wzięło całą sprawę na drogę dyplomatyczną.

Z szybowcami też był spory kłopot, bo opakowane wraz z wozami transportowymi w skrzynie, stanowiły nie lada ładunek — po prostu trzy paczki o wadze około 3,5 tony każda. Jeśli wziąć przy tym pod uwagę ich wymiary — circa 10 x 3 x 3 m, to trudno się dziwić, że organizator nagabywany o przewiezienie nam tych skarbów z portu na lotnisko Merlo (46 km), odpowiadał, trzeba przyznać z wiarą w głosie... manana.

Tak więc prawie cały tydzień zleciał na wydeptywaniu ścieżek pomiędzy siedzibą organizatora, portem i poselstwem, z dodatkowymi wypadami do Merlo. I co tu dużo mówić: gdyby nie pomoc poselstwa, gdyby nie przedsiębiorczość i nigdy nie wyczerpana energia pani Wandy Rayskiej, gdyby nie koleżeńska uczynność pana Czesława Leluka, gdyby wreszcie nie to, że organizator w któreś z kolei jutro przysłał rzeczywiście ogromne platformy transportowe z odpowiednio dużymi podnośnikami, to wydeptywalibyśmy te ścieżki chyba do końca mistrzostw.

Tak się szczęśliwie przy tym złożyło, że samolot wiozący drugą grupę ekipy miał też 24 godziny opóźnienia. Szczęśliwie dla nich, bo Rzym zwiedzali przymusowo o dzień dłużej i szczęśliwie dla nas, bo zatroskanych opóźnieniem treningu trenerskich gderań Józka Dankowskiego słuchaliśmy o dzień krócej. Byliśmy oczywiście wszyscy bardzo zmartwieni utratą cennych dla zawodników godzin lotu na argentyńskiej termice, ale Józek — jak przystało na trenera — przeżywał to najmocniej. Pognał też wraz z Edkiem i Jurkiem najbliższym samolotem do Junin, żeby — na razie bodaj z ziemi — odetchnąć powietrzem lotniska mistrzostw, przyjrzeć się okolicy, rozpoznać konkurentów. Józek Pieczewski zaczekał jeszcze dzień na swą „Fokę", którą prowadził do Junin na holu.

Zanim to wszystko nastąpiło, miał oczywiście najpierw miejsce przylot naszych chłopaków do Buenos Aires. Nie muszę dodawać, że przyjęcie zgotowane im przez miejscową Polonię było jeszcze okazalsze jak to sprzed paru dni dla nas. Wiadomo — zawodnicy! Trzeba ich było wręcz bronić przed gościnnością rodaków, którzy prześcigali się w serdecznym zapraszaniu Edka, Jurka i Józka do swych domów. Niestety na razie nie było na to czasu, obiecywaliśmy więc wizyty po mistrzostwach, zdając sobie już wtedy doskonale sprawę, że umówionego w Warszawie terminu powrotu do kraju nie zdołamy dotrzymać.

Tymczasem zaś dość chętnie korzystaliśmy z pokojów hotelu, którego urządzenia klimatyzacyjne łatwiej pozwalały znieść upały dochodzące do 35°C, szczególnie dokuczliwe w zestawieniu z niedawnymi jeszcze dla nas chłodami europejskimi. Zgrozą napawały nas wieści, że w Junin w tym czasie było podobno 40°C. Roztapialiśmy się jak masło, z podziwem patrząc na miejscowych, zawsze wytwornych i eleganckich, którym nawet marynarki i mocno podciągnięte krawaty nie wywoływały rosy na czole.

Dyrektor naczelny argentyńskiego lotnictwa cywilnego — p. San Juan (w środku) w rozmowie z kierownikiem mistrzostw — p. Gilberto J. Riega (z lewej)

Kiedy i czy w ogóle my się tak zaklimatyzujemy?

c. d. n.

PRZESTWORZA W GRAFICE

Twórca przy pracy, p. Ewa Śliwińska w swej pracowni. Narodziny nowego wizerunku z nieodłącznym samolotem.

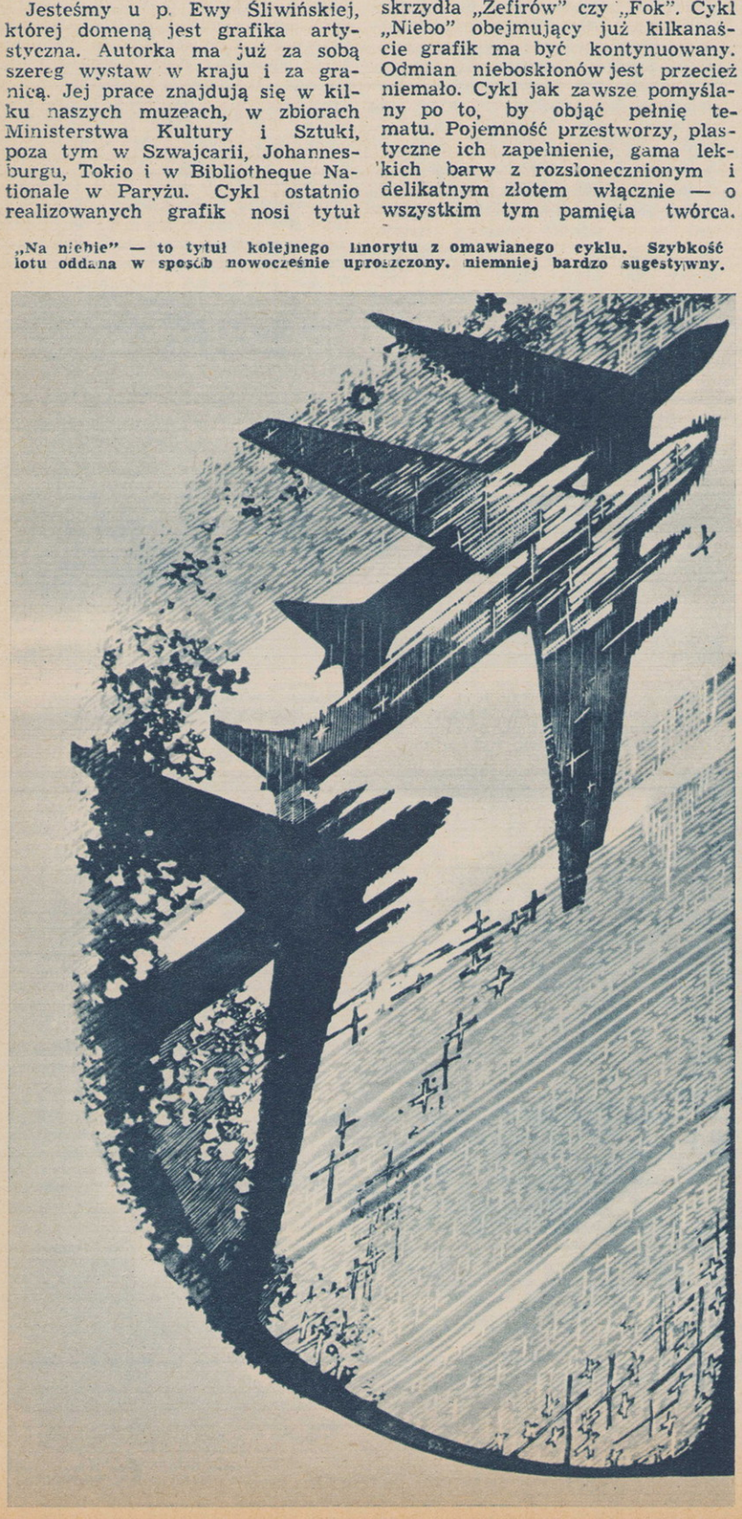
JEDEN z nowych bloków mieszkalnych przy ul. Międzynarodowej. Locum na trzecim piętrze urządzone pomysłowo i z niemałym znawstwem. Na ścianach gustowne makaty, kompozycje z sieci rybackich, stare drzeworyty, ułamki rzeźb kościelnych ocalałych z ostatniej wojny. Jeszcze potężna biblioteka, w niej m. in. albumowe wydawnictwa z dziedziny sztuki, katalogi wystaw polskiej grafiki i malarstwa. Mieszkaniową całość uzupełnia wiekowy lichtarz cerkiewny oraz kolekcja krajowych i cudzoziemskich naszyjników, m. in. z Kuby. Duże okna z pracowni wychodzą na wolną przestrzeń — to przerwa w zabudowaniach pomiędzy Saską Kępą i Grochowem. Okna są punktem obserwacyjnym lotniczych przelotów z pobliskiego Gocławia i miejscem pierwszych szkiców do późniejszych prac.

Jesteśmy u p. Ewy Śliwińskiej, której domeną jest grafika artystyczna. Autorka ma już za sobą szereg wystaw w kraju i za granicą. Jej prace znajdują się w kilku naszych muzeach, w zbiorach Ministerstwa Kultury i Sztuki, poza tym w Szwajcarii, Johannesburgu, Tokio i w Bibliotheque Nationale w Paryżu. Cykl ostatnio realizowanych grafik nosi tytuł „Niebo". I tu znajdujemy wspólny język z autorką.

— W temacie rozpościerającym się jak samo niebo urzeka mnie wszystko co je wypełnia. Nie mogłam więc pominąć tak malowniczych elementów jak samoloty czy szybowce. W tych ostatnich fascynuje mnie zawsze prostota i czystość linii.

Twórczość plastyczna p. Śliwińskiej nie należy do łatwych i powierzchownych. Wprost przeciwnie — to sztuka ciekawa, ambitna, choć nie taka prosta. Sylwetki samolotów i szybowców w drzewo- i linorytach nie mają nic wspólnego z ilustracyjnym przedstawieniem. Jak cała grafika autorki — to impresyjne wizje, odmiany niebieskich wizerunków wypełnionych migotliwą siatką gwiezdną, jakby czułą tkanką, na tle której dopiero współbrzmią idealnie rozpostarte skrzydła „Zefirów" czy „Fok". Cykl „Niebo" obejmujący już kilkanaście grafik ma być kontynuowany. Odmian nieboskłonów jest przecież niemało. Cykl jak zawsze pomyślany po to, by objąć pełnię tematu. Pojemność przestworzy, plastyczne ich zapełnienie, gama lekkich barw z rozsłonecznionym i delikatnym złotem włącznie — o wszystkim tym pamięta twórca.

„Na niebie" — to tytuł kolejnego linorytu z omawianego cyklu. Szybkość lotu oddana w sposób nowocześnie uproszczony, niemniej bardzo sugestywny.

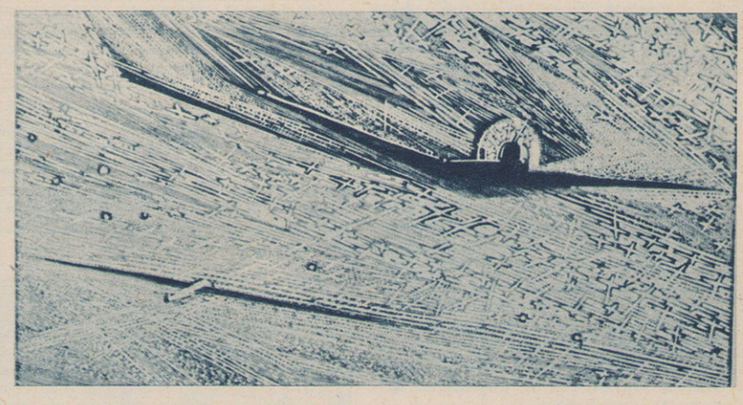


Płynność i dynamizm ruchu, fluktuacje w przestrzeni trafnie oddaje ta nader ciekawa i nowoczesna grafika, zwiewna i drgająca jak przedstawione nieba.

Doskonałość kompozycji plastycznej oraz konsekwencja techniki, adekwatne dostosowanie precyzyjnej graficznej struktury do tematu, z którym związane bywają jakby nierozłącznie roziiczne trudności. Opisywana twórczość mówiąca o indywidualnym widzeniu autorki ma pełną rację bytu. Często stosowany motyw rozpostartych skrzydeł nasuwa różne analogie. Raz obejmują one jakby opiekuńczym ruchem świat cały, to znów wydają się zastygłe w geście błogosławieństwa czy też przestrogi. Grafika utrzymana w jednolitym tonie i delikatnej strukturze. Prawie zawsze tajemnicza, zastanawia i zaciekawia, co nie znaczy wcale, że po znaku zapytania wszystko wypowiedziane jest do końca, wprost, bez aluzji czy metafory. Szukanie głębszego sensu, prawdziwej wymowy dzieła narzuca się jako nakaz dla spektatora.

Oglądamy wcześniejszą twórczość. Szare i smutne dachy kamieniczek, pejzaże miejskie z rozpalonymi czerwienią murami domów. Tu konieczne jest pewne wyjaśnienie. Z życiorysu p. Śliwińskiej wynika, że w okresie po ewakuacji związanej z powstaniem nie opuściła Warszawy. Zamknięta przez dwa miesiące w bibliotece przy ul. Koszykowej miała tragiczną sposobność obserwowania płonącego miasta z dachu biblioteki. Stąd też pozostałości, wspomnienia wracające po latach, a nie będące bez wpływu na twórczość. W pracach „miejskich" widzimy już poza tym pierwsze sygnały plastycznego spojrzenia w górę. Sieć świateł okiennych przypomina już późniejszą siatkę gwiezdną, jak odrzutowce wzbijają się w niebo gwiazdy na ciemnym nocą tle. Przestworza zaludniają potem baśniowe anioły, Ikarusy, szybowce. W swych pracach często stosuje widoki z góry, z lotu ptaka. Okazję do tych obserwacji dały — jak informuje autorka — samolotowe podróże w celach artystycznych, do Brukseli, Paryża i Londynu — „Sabeną", a do Wiednia — dwukrotnie LOT-em.

Rozmówczyni nasza dodaje, że w ramach naziemnych obserwacji kilkakrotnie penetrowała lotnisko



Szybowiec i anioł na gwiezdnym nieboskłonie (cykl grafik p.n. „Niebo"). Foto: J. Płatek (3)

A jeśli tak jest, to chyba cel twórczy został spełniony.

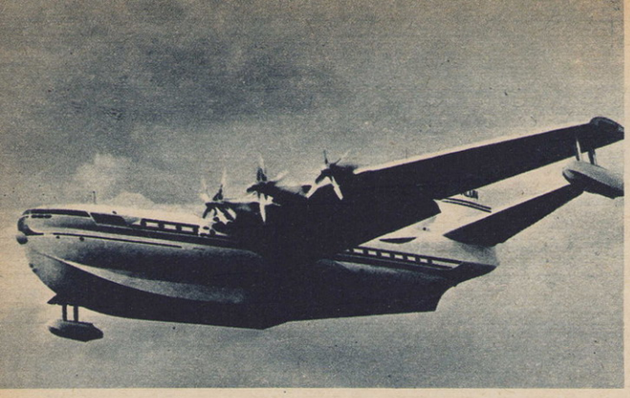
Zainteresowanym znany jest fakt poprzednich zajęć p. Śliwińskiej. Absolwentka Wydziałów Malarstwa i Architektury Wnętrz warszawskiej ASP — pracuje po wojnie nad projektami upamiętnienia miejsc straceń oraz wnętrz muzeów martyrologii, m. in. Oświęcimia i Majdanka. Cmentarz w Palmirach zrealizowano według projektu naszej znajomej, za który n.b. otrzymała nagrodę Komitetu Architektury i Urbanistyki. Pytanie: skąd bierze się to przejście od tematu grobowo-ziemskiego bezpośrednio w niekończące się przestworza?

— „Niebo" to trudne i jak mi się wydaje — niebanalne zadanie w plastyce. Muszę dodać, że po drodze były także inne zainteresowania. Cykl „Miasto" pochodzi z tego okresu.

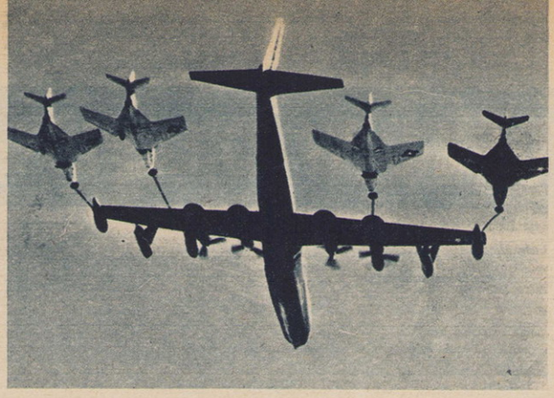
na Gocławiu. Czasami bywało nawet tak, że obecność jej kolidowała nieco z ruchem na pasach startowych. Nieporozumienia szczęśliwie się kończyły, a pobyt na lotnisku okazywał się z reguły całkiem przydatny w sztuce.

Przy zapoznawaniu się z grafiką p. Śliwińskiej możemy z pewnością stwierdzić co najmniej jedno: wrażliwość odczucia daje zawsze w efekcie mocny ładunek sugestii. Przekonujemy się o tym raz jeszcze. Wydaje się też, że w temacie obecnym, który stanowi etap na drodze twórczych poszukiwań, autorka znakomicie się czuje i w pełni wyraża. Żywa, autentyczna i szlachetna grafika.

BOGDAN BRÓZDA



Angielska pasażerska łódź latająca Saunders-Roe SR-45 „Princess". Rozpiętość — 67,5 m, długość — 44,5 m. prędkość max. — 490 km/h, zasięg — 8 900 km.



Łódź latająca Convair „Tradewind" (USA) w wersji zbiornikowca. Dane odmiany pasażerskiej: rozpiętość — 43,2 m, długość — 45,2 m, prędkość max — 560 km/h, zasięg — 6 500 km.

KOMUNIKACYJNE ŁODZIE LATAJĄCE

PIERWSZE konstrukcje wodnosamolotów typu łodziowego powstały już w czasie trwania pierwszej wojny światowej. Ich udział w działaniach bojowych sprowadzał się głównie do lotów rozpoznawczych i patrolowych, a rzadziej do bombardowań. Konstrukcja pierwszych łodzi latających była bardzo prymitywna, podobnie zresztą jak i konstrukcja ówczesnych samolotów lądowych.

Mniej więcej od roku 1919 rozpoczyna się era długodystansowych przelotów, mających na celu pokonanie jak największych odległości nad lądem i wodą. Szybko przekonano się, że łódź latająca jest bardzo bezpiecznym sprzętem do wykonywania lotów nad pełnym morzem, czego o samolocie lądowym nie można było powiedzieć.

Rok 1913 przynosi rewelację w dziedzinie budowy wodnosamolotów typu łodziowego. Angielskie zakłady Short (istniejące do dnia dzisiejszego) budują pierwszą na świecie łódź latającą o konstrukcji i pokryciu całkowicie metalowym. Konstrukcja ta, nazwana Short „Cockle", była jednomiejscowym górnopłatem wyposażonym w dwa... silniki motocyklowe. Udane loty tej łodzi latającej wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie i były zapowiedzią szybkiej ewolucji wodnosamolotów tego typu.

W końcu lat dwudziestych, w okresie wzmożonego rozwoju linii lotniczych, niektóre towarzystwa wprowadziły do eksploatacji również i latające łodzie. Wodnosamoloty te obsługiwały naturalnie trasy nadmorskie. Od roku 1928 wyraźnie zaznacza się ewolucja łodzi latającej. Konstrukcja tego typu z pokracznej, drewnianej „etażerki" przemienia się w mocną, metalową maszynę zdolną już unieść w powietrze kilkunastu pasażerów.

Na lata trzydzieste, a szczególnie na ich koniec, przypada największy rozkwit w dziedzinie konstrukcji latających łodzi komunikacyjnych. Powstają nowe typy zabierające na pokład nieraz kilkudziesięciu pasażerów (np. Boeing „Clipper" — 68 pasażerów, Dornier Do X — 40 pasażerów, Short „Empire" — 30 pasażerów), przeznaczone do wykonywania regularnych lotów nad Atlantykiem.

Wybucha II wojna światowa. Błyskawicznie rozwijająca się komunikacja lotnicza, prawie zupełnie zamiera. Wodnosamoloty komunikacyjne, podobnie zresztą jak i samoloty lądowe, zostają wciągnięte w machinę działań bojowych. Latające łodzie komunikacyjne po drobnych przeróbkach służą do transportu żołnierzy i sprzętu, wykonują bombardowania i loty rozpoznawcze.

Po II wojnie światowej pozostały sprzęt w postaci cywilnych i wojskowych łodzi latających wprowadzono znów na wyposażenie niektórych linii lotniczych. Używano je do przewozu pasażerów i ładunku. Sprzęt ten okazał się jednak wkrótce przestarzały i nie odpowiadający wymogom odradzających się towarzystw lotniczych. W pierwszych latach po II wojnie światowej konstruowano cywilne, ulepszone wersje wojskowych łodzi latających.

Przykładem tego jest angielska konstrukcja Short „Sandringham" i francuska Breguet-731 „Bellatrix".

Łódź latająca Short „Sandringham" została zbudowana w roku 1945 i przeznaczona była do transportu pasażerów lub ładunku. Jest ona cywilną wersją wojskowej łodzi latającej Short „Sunderland", której budowa rozpoczęła się w roku 1937. Wodnosamolot łodziowy „Sandringham" wyposażony jest w 4 silniki tłokowe Bristol „Pegasus-38" o mocy 785 KM każdy. Na pokładzie, oprócz 5-osobowej załogi, może się zmieścić 40—45 pasażerów.

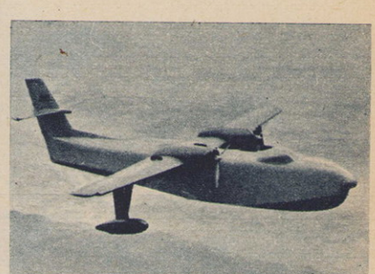
Nie mniej ciekawą, powojenną konstrukcją jest francuska łódź komunikacyjna Breguet-731 „Bellatrix", skonstruowana w roku 1947. Pierwowzorem tej konstrukcji była rozpoznawcza łódź latająca Breguet-730, której budowa rozpoczęła się tuż przed wybuchem II wojny światowej. Breguet-731 „Bellatrix" wyposażona jest w 4 silniki Gnome-Rhone 14 R o mocy 1600 KM każdy. Wodnosamolot ten mógł zabrać 25—30 osób.

W roku 1948 Short, na podstawie zdobytych już doświadczeń w budowie łodzi latających różnych typów, konstruuje nową łódź latającą Short „Solent", przeznaczoną do obsługi niektórych, długich linii nadmorskich. Przy budowie tej łodzi latającej zakłady oparły się przede wszystkim na materiałach i doświadczeniach zdobytych w trakcie produkcji łodzi latającej „Sunderland", która w latach 1937—1945 była jedną z najlepszych angielskich konstrukcji tego typu. Łódź latająca Short „Solent" Mk. III wyposażona jest w 4 silniki tłokowe Bristol „Hercules-733" o mocy 1700 KM każdy. Na pokład może zabrać 36—40 pasażerów. Używana jest do tej pory na niektórych liniach lotniczych Australii, Dalekiego Wschodu, w Południowej Afryce, Nowej, Zelandii, a nawet w Europie.

Wymogi szybko rozwijającej się komunikacji lotniczej wzrastały. Nieliczne łodzie latające skonstruowane w latach 1945—1948 okazały się wkrótce sprzętem przestarzałym, zabierającym stosunkowo małą ilość pasażerów i rozwijającym małą prędkość lotu. Mało wydajny silnik tłokowy i „tradycyjna" budowa tych wodnosamolotów, która niewiele odbiegła od wzorów z lat 1932—1939, skłoniła niektóre firmy lotnicze do opracowania nowoczesnych konstrukcji.

W roku 1950 angielskie zakłady Saunders-Roe przystąpiły do budowy latającej łodzi komunikacyjnej, która według założeń miała wprowadzić przewrót w dotychczasowej konstrukcji wodnosamolotów tego typu. W roku 1952 budowa zostaje ukończona. Nowa konstrukcja, oznaczona SR-45 „Princess", była rzeczywiście zapowiedzią przewrotu w dziedzinie budowy wodnosamolotów łodziowych. Tradycyjny napęd tłokowy zastąpiono silnikami turbinowymi, wprowadzono dwa pokłady pasażerskie. Łódź latająca tego typu była naprawdę konstrukcją na wskroś nowoczesną, zrywającą z dawną tradycją. W wodnosamolocie tym zastosowano bardzo ciekawe rozwiązanie konstrukcyjne. Otóż zamiast stosować stałe, wprowadzono wciągane pływaki, które stanowiły oprofilowanie końcówek płata. Płatowiec wyposażono w 10 silników turbośmigłowych, które zabudowano w czterech parach po dwa (śmigła przeciwbieżne), oraz dwa pojedynczo. Łączna moc tych silników wynosi dwadzieścia osiem tysięcy koni mechanicznych. Na dwóch pokładach może się zmieścić 105 pasażerów. W komfortowych warunkach (miejsca sypialne, salonki itp.), przebywają oni bez wodowania trasę Londyn — Nowy Jork.

Angielska pasażerska łódź latająca Short „Solent" Mk.III. Rozpiętość — 37,5 m, długość — 29,2 m, prędkość max — 340 km/h, zasięg — 2 330 km.



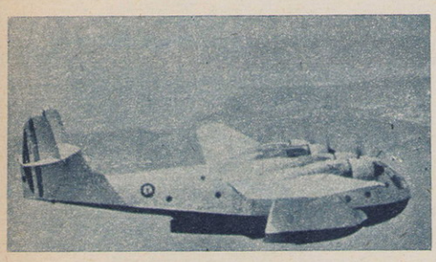
Włoska dwusilnikowa pasażerska łódź latająca Piaggio P-155 (model).

Moment wodowania angielskiej pasażerskiej łodzi latającej Short „Sandringham". Rozpiętość — 35,2 m, długość — 29,4 m, prędkość max. — 350 km/h, zasięg — 2 600 km.

Amerykanie pozazdrościli Anglikom tego bądź co bądź poważnego sukcesu. W roku 1954 powstaje druga na świecie łódź latająca o napędzie turbośmigłowym — Convair „Tradevind". Jest to również nowoczesny wodnosamolot, wyposażony w 4 silniki turbośmigłowe Allison T-40 o mocy 5525 KM każdy. W wersji pasażerskiej „Tradevind" zabiera na pokład 110 osób. Oprócz tego występuje on również w wersji transportowca wojskowego jako „latający szpital" oraz jako zbiornikowiec powietrzny.

Z kolei Włosi pozazdrościli Amerykanom. W roku 1958 ich zakłady opuściła nowa konstrukcja — latająca łódź komunikacyjna Piaggio P. 155. Latająca łódź komunikacyjna Piaggio P-155 wyposażona jest w dwa silniki turbośmigłowe Rolls-Royce „Tyne" o łącznej mocy 9064 KM. Jej rozpiętość wynosi 31,5 m, długość — 30,4 m, prędkość maksymalna 500 km/h, a zasięg lotu — 2200 km. Pokładowe urządzenie radarowe wybitnie zwiększa bezpieczeństwo lotu. Wodnosamolot tego typu może zabrać 20 pasażerów.

Łodzie latające budowane są dzisiaj w nielicznych tylko państwach i nie należą do powszechnie używanego sprzętu. Niewątpliwy wpływ na to ma błyskawiczny i ciągły rozwój lądowego samolotu komunikacyjnego dalekiego zasięgu, który utrzymuje również regularną komunikację nad morzami, oraz słabe osiągi łodzi latającej, wynikające z pewnych warunków hydrodynamicznych, którym muszą odpowiadać wodnosamoloty tego typu. Poważnym minusem latających łodzi jest konieczność stosowania specjalnej, bardzo odpornej i wodoszczelnej konstrukcji, oraz szczególne narażenie na korozję niektórych części kadłuba i silników (sól osadzająca się z wody morskiej).



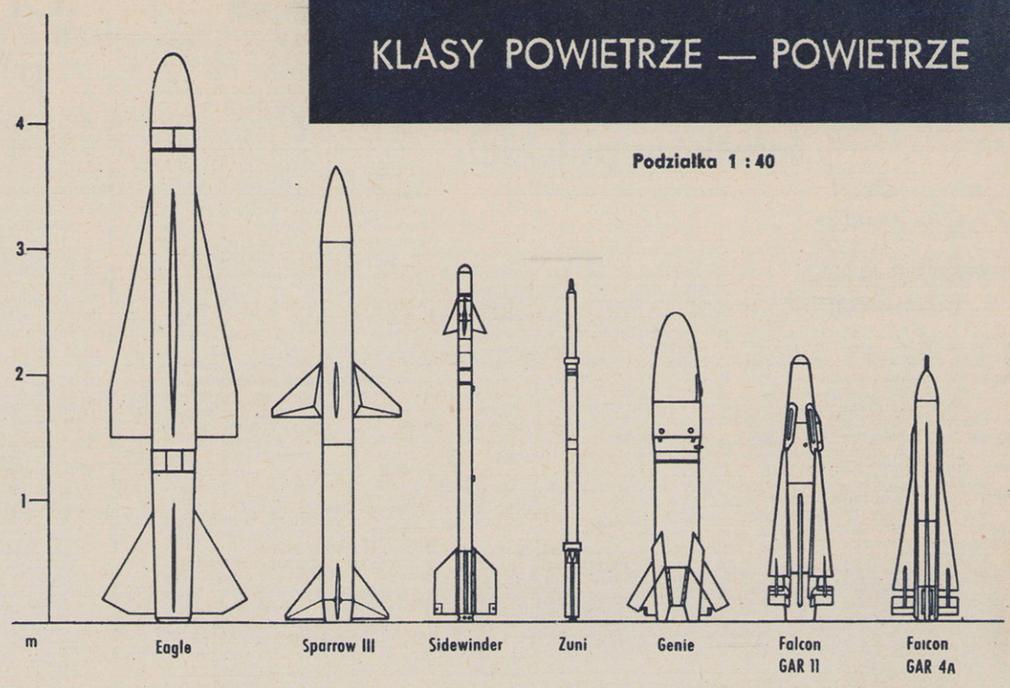
Francuska pasażerska łódź latająca Breguet-731 „Bellatrix". Rozpiętość — 38,5 m. długość — 29,5 m, prędkość max. — 335 km/h, zasięg — 4 850 km.

Poważną ich natomiast zaletą jest to, że nie wymagają one kosztownego i długiego pasa startowego. Mogą one wodować i startować z każdego, odpowiednio długiego i spokojnego obszaru wodnego. Również jeśli chodzi o bezpieczeństwo lotu, przewyższają one pod tym względem samolot lądowy latający nad morzem. Nawet w razie awarii wszystkich silników, łódź latająca może bezpiecznie wodować przymusowo, czego nie można powiedzieć o samolocie lądowym, który w takim wypadku szybko tonie.

Chociaż istnieją projekty łodzi latających o napędzie atomowym, zabierających na pokład 250—300 pasażerów, trudno jest dziś przewidzieć czy komunikacyjne wodnosamoloty tego typu wejdą do szerszego użycia. Powiedzenie „czas to pokaże" — jest w tym przypadku bardzo aktualne.

ANDRZEJ MACKO

POCISKI USA
KLASY POWIETRZE — POWIETRZE



W prasie codziennej, w radio, a także w naszym dziale informacji z zagranicy często występują nazwy różnych pocisków rakietowych. W uzupełnieniu tych wiadomości zamieszczamy drugi odcinek ilustrowanych opisów pocisków obecnie używanych lub opracowywanych. Poprzedni odcinek był zamieszczony w „SP" Nr 10/1963 r.

„FALCON". Cała seria kierowanych i samokierowanych pocisków lotniczych zapoczątkowana w 1947 r. Ma szereg wersji od „Falcon-1" do „Falcon" GAR-11 (głowica jądrowa o mocy 1 kilotony). Pierwsze wersje posiadały półaktywny układ samonaprowadzania, następne były z wyposażeniem samonaprowadzającym, wykrywającym promienie podczerwone. Pocisk ten przeznaczony jest do wyrzucania z myśliwców przechwytujących w celu niszczenia samolotów bombowych. Nie musi on być dokładnie kierowany na cel, ponieważ może sam wykryć położenie wybranego celu. Pocisk „Falcon" można wyrzucać po torze wznoszącym się, z myśliwca znajdującego się dużo niżej od atakowanego bombowca. Produkcję pocisków rozpoczęto w 1954 r. Silnik rakietowy na paliwo stałe. Pocisk stanowi wyposażenie samolotów Northrop F-89, Convair F-102 i F-106A. Urządzenie kierujące znajduje się w tępym stożku czołowym. „Super-Falcon" GAR-4A jest wyposażony w czujniki do wykrywania promieni podczerwonych, które samoczynnie kierują lotem rakiety do celu. W 1960 r Szwedzki Komitet Obrony uzyskał licencję produkcyjną na pocisk „Falcon" i wkrótce zakłady Saab rozpoczęły ich wytwarzanie pod nazwą „Robot-328". Pociski te, w połączeniu z ulepszonym szwedzkim radarowym układem kierowania, stanowią podstawowe uzbrojenie samolotów myśliwskich Saab J-35 F „Draken". Dane pocisku GAR -4A: Rozpiętość — 0,61 m, ciężar przy starcie — 66 kG. ciężar głowicy bojowej — 18,2 kG, zasięg — do 11 km, prędkość — 3 750 km/h. Dane pocisku GAR-11: Rozpiętość — 0,51 m, ciężar przy starcie — 92 kG, zasięg — 7,4 km, prędkość max. — 2 500 km/h.

„GENIE". Jest to niekierowana rakieta na paliwo stałe z głowicą jądrową mocy 1,5 kilotony. Dla zachowania odpowiedniego kierunku lotu posiada koryguj ące urządzenie żyroskopowe. Ładunek jądrowy jest detonowany za pomocą sygnału podawanego przez pilota wyrzucającego pocisk. Nowe wersje tego pocisku mają jakoby już układ samonaprowadzający. Prace nad „Genie" rozpoczęto w 1955 r. Pierwsze próby odnotowano w 1956 r, a na uzbrojenie lotnictwa USA zaczął wchodzić w latach 1959—1960. Należy dodać, że był to pierwszy amerykański pocisk klasy powietrze-powietrze zaopatrzony w głowicę jądrową. Aktywny odcinek toru lotu (z pracującym silnikiem) wynosi 2 700 m. Pierwszym samolotem-nosicielem pocisku MB-1 „Genie" (zwanego również „Ding-Dong", „Bird Dog" i „High Card"), był myśliwiec Northrop F-89J „Scorpion". Później wyposażono w nie szereg innych typów. Rozpiętość — 0,61m, ciężar — 450 kG, zasięg — 8 km, prędkość — 2 000 km/h.

„ZUNI". Pocisk uniwersalny, używany nie tylko do niszczenia samolotów, ale także do likwidowania małych celów naziemnych, jak np. czołgi, zbiorniki, umocnienia. W tym celu może on być zaopatrywany w głowice oświetlające, szrapnelowe, przeciwpancerne itp. Jest to pocisk rakietowy na paliwo stałe dla myśliwców i samolotów szturmowych. „Zuni" ma brzechwy składane, co pozwala umieścić na samolocie czterokrotnie więcej pocisków. Wyrzutnia zabudowana jest pod skrzydłami samolotu, zawiera cztery pociski i używa się jej zarówno do wyrzucania jak i do przewożenia oraz magazynowania pocisków. Po wyrzuceniu pocisków wyrzutnie są samoczynnie odczepiane i opadają na ziemię. Ciężar przy starcie — 40,5 kG, zasięg — 8 km, prędkość — 7 500 km/h.

„SIDEWINDER". Pocisk na paliwo stałe przeznaczony do zwalczania samolotów myśliwskich i bombowców na wysokościach do 15 km. Pocisk ma układ samonaprowadzający się, oparty na uczuleniu na promieniowanie podczerwone wysyłane przez cel. Odbiornik promieni podczerwonych jest tak czuły, że potrafi wykryć z odległości 1 km ciepło wydzielane przez palący się papieros. Układ kierowania naprowadza zazwyczaj pocisk powyżej wylotu dyszy samolotu — celu. Głowica samonaprowadzająca działa od chwili opuszczenia przez pocisk wyrzutni na samolocie. Czas pracy silnika wynosi zaledwie 2 sek. Pocisk może być odpalany pojedyńczo lub małymi salwami po 2, 4 lub najwyżej 6 sztuk. Bezpośrednie trafienia celu poruszającego się z prędkością M=1 dochodzą podobno do 85%. Pocisk zaopatrzony jest w zapalnik zbliżeniowy działający w odległości około 10 m od celu oraz w zapalnik uderzeniowy. Rozpiętość — 0,608 m, ciężar całkowity — 70 kG, ciężar głowicy — 3,2 kG, prędkość —3 000 km/h, zasięg — 3,4 km. Podobno wyprodukowano dotychczas ponad 50 000 tych pocisków. Koszt jednego pocisku wynosi obecnie 3 600 dolarów. W chwili obecnej w pociski „Sidewinder" noszące również oznaczenia AAM-N7 i GAR-8 wyposażone są nie tylko samoloty USA, ale także Wielkiej Brytanii, Kanady, Australii, Szwecji i 8 innych państw zachodnich.

„SPARROW". Pocisk „Sparrow-III" (AAM-N6) różni się od wersji I i II większymi wymiarami, ciężarem, zwrotnością, zasięgiem i systemem kierowania. Pierwsze wersje pochodzą z 1954 r, „Sparrow-III" z 1959 r. Jest to rakieta na paliwo stałe używana przez lotnictwo morskie USA, z aktywnym układem samonaprowadzania się na cel. Pocisk ten jest uważany za uniwersalny i skuteczny przy atakowaniu celów zarówno na dużych jak i małych wysokościach. Nosicielami pocisków „Sparrow-III" są myśliwce Mc Donnell F3H „Demon", F4H „Phantom-2" i inne. Wyrzut pocisku odbywa się z wyrzutni umieszczonych pod skrzydłami. Można go wyrzucać pojedyńczo lub jeden po drugim, przeciwko celom niewidocznym, przy różnych położeniach samolotu wyrzucającego. Rozpiętość — 0,99 m, ciężar przy starcie — 180 kG, ciężar głowicy — 27,3 kG, zasięg — 13 km, prędkość — 3 500 km/h. Pocisk „Sparrow-III" wyparł swych poprzedników nie tylko w USA, ale także w Kanadzie, gdzie przystąpiono do jego seryjnej produkcji w 1959 r.

„EAGLE". Jest to kierowany pocisk lotnictwa marynarki USA, mogący przenosić głowicę jądrową i przeznaczony do zwalczania celów powietrznych na dużych odległościach od samolotu wyrzucającego. Podobno może on być również wykorzystywany jako pocisk klasy „powietrze-ziemia". Przechodził liczne próby, lecz zapewne bez rezultatów, gdyż w początku 1961 r zaprzestano jego budowy. Ciężar — 910 kG, Zasięg — 50 do 160 km, prędkość — 3 600 km/h. (J M)

Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA

RUDOLF WEIGL (1914—1952)

URODZIŁ się 22 lipca 1914 roku w Jarosławiu. Do szkoły powszechnej uczęszcza w Gnieźnie w latach 1921—23, gdzie pracuje jego ojciec Fryderyk, sędzia dla spraw cywilnych. W 1923 roku wstępuje do państwowego gimnazjum klasycznego w Gnieźnie, które opuszcza w 1927 roku, kończąc IV klasę. Dalszą naukę kontynuuje w gimnazjum im. Mickiewicza w Poznaniu, gdzie w roku 1931 uzyskuje świadectwo dojrzałości. W latach 1931—1938 studiuje na wydziale mechanicznym Politechniki Lwowskiej (na oddziale maszynowym).

W okresie studiów, w roku 1932, zdobywa kat. A pilota szybowcowego, w roku 1934

RUDOLF WEIGL

kat. B. W tym samym roku kończy również podstawowy kurs pilotażu silnikowego na FW lotniczym w Łucku. Jako student pracuje zarobkowo w Zakładzie Biologii Ogólnej Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie. Kategorię C pilota szybowcowego uzyskuje w 1935 roku, a w 1936 posiada już IV stopień wyszkolenia i uprawnienie instruktorskie. Odtąd pracuje jako instruktor szybowcowy w Ustianowej, następnie na tym samym stanowisku w szkole szybowcowej w Czerwonym Kamieniu, później w tejże szkole pełni funkcję kierownika wyszkolenia.

Dyplom inżyniera-mechanika otrzymuje dnia 24 maja 1938 roku. W tymże roku na Krajowych Zawodach Lotniczych (samolotowych) zdobywa I miejsce w konkurencji pilotażowej, startując w ekipie Aeroklubu Lwowskiego (zwycięzcy zespołowego). Na V Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu, Weigl na szybowcu CWS zajął 4 miejsce w konkurencji wysokościowej, w przelocie docelowym pokonuje 130 km, a w otwartym 208 km (Inowrocław — Wrocław).

We wrześniu 1938 roku powołany do wojska odbywa służbę w 19 pp we Lwowie i później w szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadkowie koło Radomia jako plutonowy pilot pchor. Podczas września 1939 roku szkoła zostaje ewakuowana i rozwiązana, a Weigl wraca do Lwowa, gdzie pracuje jako wolontariusz na Politechnice, przygotowując prace doktorską (nie ukończoną) na temat wykorzystania ciepła odpadkowego silników lotniczych.

Od 1940 roku przebywa u brata w Tarnowie, gdzie pracuje w wytwórni marmolady Gumniska jako kierownik skupu, a później jako prowadzący prace montażowe. W styczniu 1943 r. wstępuje do Armii Krajowej, wycofując się jednak z pracy konspiracyjnej po kilku miesiącach. Zadenuncjowany, 1 grudnia 1943 roku zostaje aresztowany przez gestapo, zasadzony i skazany na karę śmierci. Od grudnia 1943 r. do końca lipca 1944 r. przebywa kolejno w więzieniach w Tarnowie i Montelupich w Krakowie, a potem do końca wojny w obozach Gross Rosen, Fünf-Teichen, Mauthausen i Gusen.

W czerwcu 1945 roku wraca do kraju, a we wrześniu tego roku rozpoczyna pracę jako inżynier-adiunkt w Instytucie Naukowo-Badawczym Przemysłu Węglowego w Katowicach. Pracując tutaj bierze równocześnie udział w pracach organizacyjnych przyszłego Instytutu Szybownictwa, który faktycznie powstaje 1 maja 1946 roku w Bielsku-Białej i Weigl zostaje jego pierwszym kierownikiem, powołanym na to stanowisko dekretem ministra Komunikacji. Tym samym opuszcza poprzednią placówkę w przemyśle węglowym.

10 maja 1946 r. otrzymuje licencję Nr 3 pilota turystycznego kl. I. Jako kierownik I.S. opracowuje długofalowy plan wyposażenia polskiego szybownictwa w sprzęt. Jest jednym z głównych twórców szybowiska na Żarze. Wydział Techniczny w okresie kierownictwa R. Weigla opracowuje pięć typów szybowców, które długi okres czasu są konstrukcjami standardowymi. W sierpniu 1947 r. zostaje kierownikiem pierwszej, powojennej polskiej ekipy szybowcowej na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Samedan (Szwajcaria).

We wrześniu 1948 r. zostaje służbowo przeniesiony do Warszawy, obejmując w Ministerstwie Komunikacji stanowisko naczelnika Wydziału Technicznego Departamentu Lotnictwa Cywilnego. Funkcja ta obejmuje bezpośredni nadzór i kierownictwo wszystkich zagadnień technicznych lotnictwa sportowego, wraz z wykonawstwem w dziale zaopatrzenia, produkcji szybowców i dziale napraw oraz nadzór nad zagadnieniami lotnictwa komunikacyjnego. Niezależnie od pracy zawodowej lata jako pilot sportowy; od 1949 roku jest członkiem komisji egzaminacyjnej Ministerstwa Komunikacji dla członków załóg statków powietrznych. W tym samym roku otrzymuje uprawnienia pilota doświadczalnego (tzw. pilota pomocniczego) na samolotach i szybowcach, współpracując z Głównym Instytutem Lotnictwa w Warszawie. W 1950 roku zostaje mianowany przez ministra Komunikacji przewodniczącym Komisji Badania wypadków lotniczych, działającej przy Dep. Lotn. Cyw. MK.

Od sierpnia 1946 r. posiada uprawnienie jako instruktor samolotowy, a od 1950 roku jako instruktor pilotażu w lotach nocnych. Od 1 października 1950 roku pełni funkcję przewodniczącego Podkomisji Polskiego Komitetu Normalizacyjnego Szybownictwa przy Komisji PKN lotnictwa. Dnia 1 września 1951 r. przechodzi do pracy w Zarządzie Głównym w Lidze Lotniczej w Warszawie.

W latach 1949—1951 redaguje szereg podręczników, jest między innymi inicjatorem i redaktorem książki „Informator pilota sportowego". W Lidze Lotniczej pełni funkcję kierownika Wydziału Technicznego. Ogółem w ciągu swej kariery lotniczej wylatał na szybowcach i samolotach 1 100 godzin.

Dnia 3 stycznia 1952 roku, podczas wykonywania lotu służbowego, ginie w katastrofie samolotowej.

P. E.

ZYGMUNT ZAJĄC (1922—1962)

URODZIŁ się 6 grudnia 1922 r. w Sosnowcu, pow. Będzin, jako syn Piotra. Po ukończeniu 8 klas szkoły podstawowej w Mysłowicach w 1938 r uczęszcza do Państwowego Gimnazjum Ogólnokształcącego im Tadeusza Kościuszki w Mysłowicach. W 1939 r. po otrzymaniu promocji do IV klasy, przerywa naukę w związku z wybuchem wojny. Naukę kontynuuje w czasie okupacji w Gimnazjum Ogólnokształcącym im. H. Kołłątaja w Krakowie, do chwili jego rozwiązania — wiosna 1940 r.

Po powrocie do Katowic zostaje wraz z rodzicami wysiedlony do Będzina. Do końca okupacji pracuje kolejno jako sprzedawca, elektromonter, buchalter, a następnie pracownik fizyczny w Sosnowcu. Od marca 1945 r do kwietnia 1947 r pracuje w Starostwie Powiatowym w Koźlu. Następnie zatrudniony został jako referent szybowcowy Oddziału Lotnictwa Cywilnego Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1946 r. W maju 1947 r. ukończył Podstawowy Kurs Instruktorów Szybowcowych w Goleszowie. Od maja rozpoczął praktykę instruktorską w Aeroklubie Śląskim. W kwietniu 1948 r kończy kurs instruktorów szybowcowych w Ferdonie. Przez trzy miesiące (czerwiec, lipiec i sierpień) pracuje jako instruktor w Szkole Szybowcowej na Górze Osona koło Częstochowy. Do końca marca 1949 r odbywa w dalszym ciągu praktykę instruktorską w Aeroklubie Śląskim.

ZYGMUNT ZAJĄC

Od 1 kwietnia do 30 września 1949 r kontynuuje praktykę instruktorską w Wyczynowej Szkole Szybowcowej Żar. W lipcu 1949 r uzyskuje Srebrną Odznakę Szybowcową. Od 1 października 1949 r do 29 lutego 1952 r pracuje jako instruktor szybowcowy w Aeroklubie Śląskim.

W 1950 roku ustanowił 4 szybowcowe rekordy krajowe: Na skutek niesłusznej negatywnej weryfikacji przestał pracować w lotnictwie sportowym (od 1 marca 1952 r do 10 lutego 1957 r). Do marca 1952 r posiadał uprawnienia instruktora szybowcowego IV klasy (wtedy najwyższe). Do kwietnia 1951 r miał uprawnienia pilota samolotowego, które mu następnie cofnięto. Po odejściu z lotnictwa rozpoczął pracę jako pracownik biurowy w Okręgowych Zakładach Młynarskich w Katowicach, a od października 1952 r w Katowickim Zjednoczeniu Budownictwa Przemysłowego. W latach 1955—1957 studiował w Państwowej Wyższej Szkole Muzycznej w Katowicach.

W lutym 1957 r ukończył kurs instruktorów szybowcowych w Jeżowie, poczym dnia 1 marca rozpoczął porownie pracę w Aeroklubie Śląskim jako instruktor szybowcowy II klasy i szef wyszkolenia. W czerwcu 1957 r. uzyskał III klasę pilota samolotowego, w kwietniu 1958 r II klasę pilota samolotowego, a w maju 1958 r I klasę pilota samolotowego i III klasę instruktora samolotowego.

Umarł dnia 1 lipca 1962 r mając 39 lat. Pozostawił żonę i dwóch synów (17 lat i 8 lat). Na szybowcach wylatał 789 h, a na samolotach 203 h (m).

OPIEKA INSTRUKTORA

PEDAGOGIKA i psychologia — wychowawcza i ogólna, logika... Spis przedmiotów obowiązujących do egzaminów na uczelni? A może zainteresowanie oficera politycznego?

Pchor. K. Można o nim powiedzieć, że posiadał pasję do latania, chociaż nie zawsze dobrze mu to wychodziło. Chłopak energiczny, zdolny. A więc nie mógł opanować teorii lub zastosować jej w praktyce?

Pętle wykonywał bez zarzutu. Lecz właśnie te pętle spędzały mu sen z oczu. Nie dlatego, że czuł przed nimi lęk. Torsje. One właśnie występowały zawsze przy wykonywaniu pętli. Może słaby organizm? Pchor. K. jest wszechstronnie wysportowany. A jednak... Co czynić w takich przypadkach? Leczenie kliniczne. A jeśli i ono nie pomoże — pożegnanie się z lotnictwem. Skłonność do choroby powietrznej to przykra wada. Szczególnie dla kandydata na pilota. Ale skoro człowiek zdolny, ma chęć i zapał do latania... Właśnie trzeba mu pomóc. Skreślenie go z listy podchorążych oznacza przekreślenie jego przyszłości.

Pchor. K. w czasie ataków choroby w powietrzu zachowywał się zupełnie inaczej jak inni. On nigdy nie puszczał sterów. Trzymał je, i nie tylko trzymał, ale pilotował samolot dalej i to poprawnie. Oczywiście mowa o samolocie — dwusterze, gdy w drugiej kabinie siedzi instruktor.

Zachowanie się w powietrzu pchor. K. zwróciło uwagę jego przełożonych. Przede wszystkim kpt. Henryka Świątka. Konsultacje z oficerami wychowania fizycznego, z lekarzem. Kpt. Świątek chodził z pchor. K. na śniadania, obserwował jego zachowanie, sposób odżywiania. Nieraz w takich przypadkach trzeba eksperymentować. Nieraz łamać lub omijać przepisy i nakazy. Pilot nie może na przykład wykonywać lotów przed spożyciem śniadania a więc na czczo. Aczkolwiek parę łyków kawy i kromki chleba nie można nazywać śniadaniem, jednak one właśnie były dla pchor. K. śniadaniem przed lotami. Dlatego właśnie zaczął on wykonywać loty jaki pierwszy. A po lotach normalne śniadanie. I o dziwo — torsje ustały. Powoli zaczęto podchorążemu dozować jedzenie. Po miesiącu pchor. K. mógł normalnie jeść śniadanie przed lotami, a co najważniejsze latać bez zastrzeżeń.

Dziś pchor. K. jest pilotem, dowódcą, lata na samolotach. Ciągle wspomina ten swój przykry przypadek ze szkoły i wdzięczny jest instruktorowi za opiekę.

Czy już wiemy po co na wstępie takie słowa jak pedagogika, psychologia?

Oto inny uczeń. Systematyczny, pilny. Ale od pewnego czasu zamknięty w sobie, zaczął się opuszczać w szkoleniu. Zjawisko dość często spotykane. Nic nowego. Może nawet i to nie będzie nowością, że instruktor próbował wszystkich środków i metod, by zgłębić psychikę podchorążego. Aż wreszcie znalazł się klucz do poznania zmartwień ucznia — metoda bezpośredniej szczerości. Metoda nie nowa, ale skuteczna. Podchorąży otrzymał list od dziewczyny, że ta jest w stanie odmiennym. Mój Boże, w życiu różnie się zdarza. Ale nie w tym rzecz. Podchorążemu nie wolno się było żenić.. Albo małżeństwo i zrezygnowanie z zawodu albo... Właśnie. Podchorąży nie chciał zrezygnować z zawodu pilota. A ponadto nie bardzo wierzył, że to właśnie on jest przyczyną zmartwień dziewczyny.

Co robi instruktor? Być może, wyda się komuś, że wszedł z „butami do sumienia" ucznia. Podchorąży napisał list do znajomej pod dyktando instruktora. Odpowiedź nie nadeszła nigdy. Okazało się, że znajoma użyła chwytu niezbyt uczciwego, by skłonić chorążego do zawarcia z nią związku małżeńskiego.

Podchorąży, obecnie dobry pilot, z uczuciem zażenowania lecz i z odrobiną humoru wspomina swoją tamtą bezradność.

Kpt. Henryk Świątek, pilot I klasy, marzy o studiach. Z zawodu pilota wojskowego nie chce jednak zrezygnować. Zdolność i kwalifikacje lotnicze pilota, szczególnie w szkole, nie powinny kolidować z zainteresowaniami humanistycznymi. I nie kolidują. Ale gdy hobby przeradza się w usilne dążenie do zdobycia wyższego wykształcenia pedagogicznego — wtedy powstaje problem... Przed nim właśnie stoi kpt. Świątek.

HENRYK SZCZYPEK

Obywatelski obowiązek oficera

SPIESZĘ donieść o szlachetnym czynie oficera WP w N. — kpt. pil. T. Kamaszewskiego. W późnych godz. wieczornych kpt. Kamaszewski wracając wraz z żoną z Klubu, a było to z soboty na niedzielę z 9 na 10 lutego 1963 r., zauważył wyrwane drzwi ze sklepu Nr 15 MHD w N. Po przybyciu do swego mieszkania o spostrzeżeniu swym telefonicznie zawiadomił miejscowy posterunek MO, sam zaś zabrał broń służbową oraz poprosił jednego z robotników i wspólnie udali się na miejsce włamania. W chwili, gdy dochodzili do sklepu spostrzegli, że w sklepie tym ktoś jest. Istotnie, był tam sprawca włamania, który trzymał w ręku żelazny łom i próbował atakować nim przybyłych. Kpt. Kamaszewski pod groźbą użycia broni pozbawił włamywacza ochoty do walki. W ten sposób włamywacz został oddany w ręce MO wraz z łupem. Wobec powyższego, za tak szlachetny czyn, pragnę w imieniu kierownictwa KP MO przekazać tą drogą serdeczne podziękowanie oraz miłe słowa uznania za to, że oprócz obywatelskiego obowiązku, który mógł ograniczyć się do telefonicznego powiadomienia, kpt. Kamaszewski dokazał czegoś więcej. Swym czynem podkreślił wzorową postawę oficera WP. Przy niniejszej informacji załączam fotografię kpt. pil. Kamaszewskiego (zdjęcie wykonano u wejścia do sklepu, który ocalał przed grabieżą).

BERNARD BRZOZOWSKI

DLACZEGO AEROKLUB PRL STRONI OD ŚMIGŁOWCÓW?

RYSZARD WITKOWSKI
Mgr inż.

KILKA miesięcy temu z dużym zainteresowaniem przeczytałem wśród wniosków uchwalonych przez Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL, że „...Ze względu na zarysowujące się możliwości w sporcie śmigłowcowym należy rozważyć celowość powołania przy ZG APRL Komisji Śmigłowcowej..."

Nie byłem obecny na Walnym Zgromadzeniu i trudno mi ocenić wynikiem jakich wystąpień i argumentów było zwrócenie uwagi na dziwnie zapomnianą na terenie aeroklubu dziedzinę lotnictwa. Dobrze się jednak stało, że przytoczony punkt znalazł się w uchwale Zgromadzenia, gorzej że — sądząc z ciszy — nikt się nim poważnie nie zajął już po Zgromadzeniu. Dlaczego APRL stroni od śmigłowców?

Od sześciu z górą lat Polska jest przecież jednym z największych wytwórców śmigłowców w Europie. Wydawać by się mogło, że w ślad za tym iść powinno szerokie zainteresowanie problematyką śmigłowcową w kraju, podobnie jak za rozwojem floty i rozbudową przemysłu stoczniowego poszło powszechne zainteresowanie sprawami morza. Tymczasem obserwuje się zainteresowanie raczej minimalne, śmigłowiec dla przeciętnego obywatela PRL jest wciąż czymś bardzo egzotycznym. Jest tak chyba dlatego, że dzieło (jeśli tak można się wyrazić) zbliżenia śmigłowców do zwykłych ludzi jest podejmowane dotychczas wyłącznie przez instytucje, dla których działalność popularyzatorska jest tylko marginesem zasadniczych zadań, tj. Inspektorat Lotnictwa jednostki Wojsk Lotniczych, Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego i Naczelna Organizacja Techniczna. Aeroklub PRL, którego zadania obejmują obok sportu i szkolenia także popularyzację lotnictwa i lotnicze wychowanie społeczeństwa, dla dzieła tego nie uczynił i nie czyni praktycznie nic.

Jeśli w kręgu działania Aeroklubu znajduje się lotnictwo samolotowe, szybowcowe, spadochroniarstwo, baloniarstwo, a nawet rakietnictwo — nie widzę doprawdy powodów, dla których miałby on izolować się od dziedziny, której wartość użytkowa dla obronności i gospodarki kraju nie może być kwestionowana.

Mamy zatem zanotowany pierwszy, logiczny argument przemawiający za włączeniem spraw śmigłowcowych do zakresu działalności Aeroklubu PRL. Nie jest to jednak argument jedyny. Drugi wynika z uwzględnienia zależności jaka istnieje pomiędzy działalnością aeroklubu i handlem zagranicznym.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że sukcesy handlowe „Motoimportu" w zakresie zbytu naszych szybowców za granicą są ściśle związane ze sportowymi osiągnięciami pilotów APRL na arenie międzynarodowej i z aktywnym uczestnictwem przedstawicieli naszej techniki szybowcowej w Komisji Szybowcowej FAI i w OSTIV. Oni to właśnie, przede wszystkim oni — piloci i inżynierowie — robią propagandę polskim szybowcom w świecie, agenci handlowi ze swymi katalogami wkraczają na teren już przygotowany. Gdyby podobne „przygotowanie terenu" istniało w dziedzinie śmigłowcowej, zbyt tych wartościowych wyrobów (kilkadziesiąt tysięcy dolarów sztuka!) byłby dla handlu zagranicznego niepomiernie łatwiejszy niż jest w chwili obecnej. Tymczasem o polskich śmigłowcach nie jest w świecie zbyt głośno i będzie nadal głucho, jak długo nie zasygnalizujemy swych możliwości przez ożywienie sportowej i gospodarczej działalności śmigłowcowej w kraju i przez udział polskich śmigłowców i polskich specjalistów w imprezach międzynarodowych. Wiadomości o tym, przez łamy światowej prasy, dotrą dalej niż najpiękniejsze ka-

DOKOŃCZENIE NA STR. 10

Nad jeziorem — Foto: Z. Smusz

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9.

talogi Wydawnictwa Handlu Zagranicznego.

O tym, jaki skutek wywołują osiągnięcia sportowe, świadczyć może pewien fakt sprzed lat. Jesienią 1957 roku, gdy ilość śmigłowców w Polsce była wielokrotnie mniejsza niż dziś, ustanowiono u nas 3 rekordy międzynarodowe. Wiadomość o tym za pośrednictwem prasy, radia i FAI rozeszła się szybko po świecie. Już w trzy miesiące później Aeroklub Francji nadesłał do Polski zaproszenie do wzięcia udziału w zawodach o „Puchar Wiropłatowy 1958", zaproszenia kierowano tylko do krajów mających w dziedzinie śmigłowców coś do powiedzenia. Niestety, mimo atrakcyjnych warunków (bezpłatny pobyt sprzętu i załóg we Francji, bezpłatne paliwo i obsługa) zaproszenie nie zostało przyjęte — i utracono poważną szansę „pokazania się" na międzynarodowej giełdzie śmigłowcowej 1958.

Od roku 1957 polski sport śmigłowcowy, zainicjowany wspomnianymi rekordami, umarł śmiercią naturalną i automatycznie osłabło zainteresowanie nami ze strony zagranicy. Gdy ostatnio w Paryżu odbywał się Kongres Lotnictwa Rolniczego (gdzie w gronie międzynarodowych specjalistów dyskutowano użycie samolotów i śmigłowców dla celów agrarnych), polskiego śmigłowca ani polskiego specjalisty już nie zaproszono. A przecież mamy w kraju i produkujemy z myślą zbytu śmigłowiec rolniczy SM-1W!

Przejdźmy jednak od sprawy uzasadniania celowości zajęcia się śmigłowcami przez APRL do próby sprecyzowania form, w jakich powinno to mieć miejsce.

Wydaje się, że w pierwszym rzędzie wprowadzić należy problematykę śmigłowcową do modelarstwa. Opracować należy proste, wzorcowe typy modeli śmigłowców i wprowadzić ich budowę do programu prac modelarni, jak również opracować wytyczne do projektowania modeli śmigłowców przez indywidualnych modelarzy. Dotychczasowy „bojkot" śmigłowców przez modelarzy jest sprawą co najmniej dziwną.

Należałoby się również zastanowić, czy np. w konstrukcyjnym biurze APRL nie podjąć prac nad budową lekkiego i prostego wiroszybowca (lądowego lub wodnego), podobnego do znanego amerykańskiego wiroszybowca Bensena. Nie powinno to być przedsięwzięcie zbyt kosztowne, a z pewnością byłoby świetną szkołą konstruktorską i dobrym aktem reklamowym.

W ośrodkach APRL, które dysponują śmigłowcami (wymieńmy tu choćby aeroklub w Dęblinie), podjąć należy normalną działalność sportową, np. przez próbę zapełnienia prawie pustej tabeli rekordów krajowych (niestety, na pewien czas rekordy międzynarodowe będą dla nas nieosiągalne. A były! W ciągu ostatnich lat Związek Radziecki ustanowił na „naszym" typie śmigłowca (SM-1) aż 16 takich rekordów! Gdyby finanse Aeroklubu pozwoliły, należałoby w śmigłowiec zaopatrzyć również CWL w Krośnie i Aeroklub Robotniczy w Świdniku. W najbliższych latach, kiedy dostępny stanie się śmigłowiec lekki, liczba ośrodków posiadających śmigłowce powinna wzrosnąć.

Ważną i pilną sprawą jest wprowadzenie śmigłowców do podległego APRL Zespołu Lotniczych Usług Gospodarczych. ZLUG winien zaopatrzyć się w jeden lub dwa śmigłowce rolnicze dla podjęcia doświadczalnej eksploatacji, co przyczyni się do rozszerzenia wiedzy o zakresie stosowalności śmigłowców i powiększy uniwersalność usług. Dotychczasowa niechęć do wprowadzania śmigłowców w skład eskadry gospodarczej jest trudno zrozumiała.

Utworzyć wreszcie należy postulowaną przez Walne Zgromadzenie Komisję specjalistyczną, ale nie Śmigłowcową lecz Wiropłatową, gdyż ta nazwa jest bardziej uniwersalna i stosowana na całym świecie. Komisja Wiropłatowa APRL nawiązać winna ścisły kontakt z Komisją Wiropłatową FAI i za jej pośrednictwem włączyć się w światowy ruch śmigłowcowy. Ożywi to międzynarodową informację na temat naszych śmigłowcowych osiągnięć i możliwości. W przypadku organizowania imprez międzynarodowych, sportowych, gospodarczych czy naukowych — brać należy w nich udział pamiętając o starej zasadzie, że „nieobecni nie mają racji".

Przytoczone myśli są oczywiście tylko próbą wskazania kierunków, w których aeroklub mógłby nawiązać nieistniejącą łączność ze śmigłowcami. Sądzę, że inni Czytelnicy „Skrzydlatej" potrafią ten szkicowy projekt uzupełnić dodatkowymi pomysłami.

Aeroklub PRL nie powinien stronić od śmigłowców. Sympatyczne „wiatraki" naprawdę nie gryzą.

Śmigłowiec rolniczy w locie. Foto: R. Witkowski

Cenna inicjatywa TPPR

SPRAWDZIANEM działalności modelarzy są doroczne zawody, pokazy i wystawy. O ile zawodów organizuje się u nas dość dużo, o tyle gorzej z pokazami i wystawami. Szczególnie dotkliwie można było odczuć brak wystaw modelarskich w ostatnich dwóch latach. Oczywiście chodzi o wystawy związane z tematyką lotniczą. Wiadomo nie od dziś, że organizowanie wystaw wpływa korzystnie na kształcenie młodzieży, że dzięki ekspozycjom wyłoniono szereg nieprzeciętnych talentów z naszych miast i wsi. Omawianie zalet takiego przedsięwzięcia można by ciągnąć w nieskończoność, ale — do rzeczy.

Zarząd Główny Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej postanowił w listopadzie roku bieżącego zorganizować konkurs — wystawę poświęconą modelarstwu lotniczemu i astronautycznemu (rakietowemu) dorobku techniki radzieckiej. Zanim podamy bliższe informacje odnośnie regulaminu samego konkursu, już obecnie można powiedzieć, że w konkursie może wziąć udział każdy, kto wykonał model samolotu, rakiety, pojazdu kosmicznego produkcji ZSRR. Wstępna eliminacja zgłoszonych eksponatów odbędzie się najprawdopodobniej w województwach przy pomocy komórek TPPR-u, Aeroklubu i LOK-u (gdyż i te organizacje włączyły się do akcji), a najlepsze modele przybędą do Warszawy, gdzie znajdą pomieszczenie w zawsze gościnnych salach Muzeum Techniki NOT.

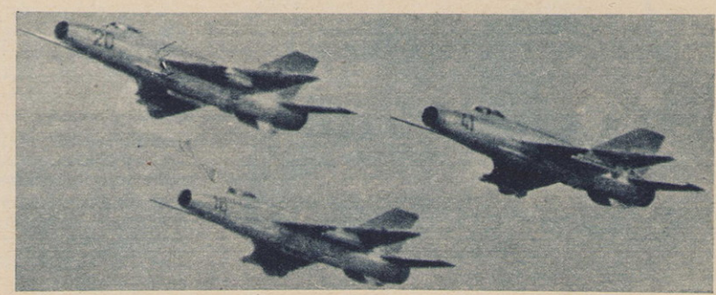
Wykonawcy najlepiej opracowanych modeli otrzymają cenne nagrody, wśród których przewidziano wycieczki zagraniczne. Nic za tym nie powinno stać na przeszkodzie, aby zainteresowani wzięli się do pracy i zaczęli już obecnie przygotowywać modele, bo jeśli chodzi o termin — czasu jest mało. Organizatorzy uwzględniając szczupłą stosunkowo liczbę publikacji pomocniczych, jak plany, fotografie i opisy, przewidują dostarczenie zainteresowanym niektórych materiałów w postaci zbiorczego skryptu. Oczywiście są to na razie zamierzenia, o których realizacji nie omieszkamy powiadomić Czytelników.

W konkursie mogą brać udział rozne modele, An-2 na uwięzi również. Foto: P. L.

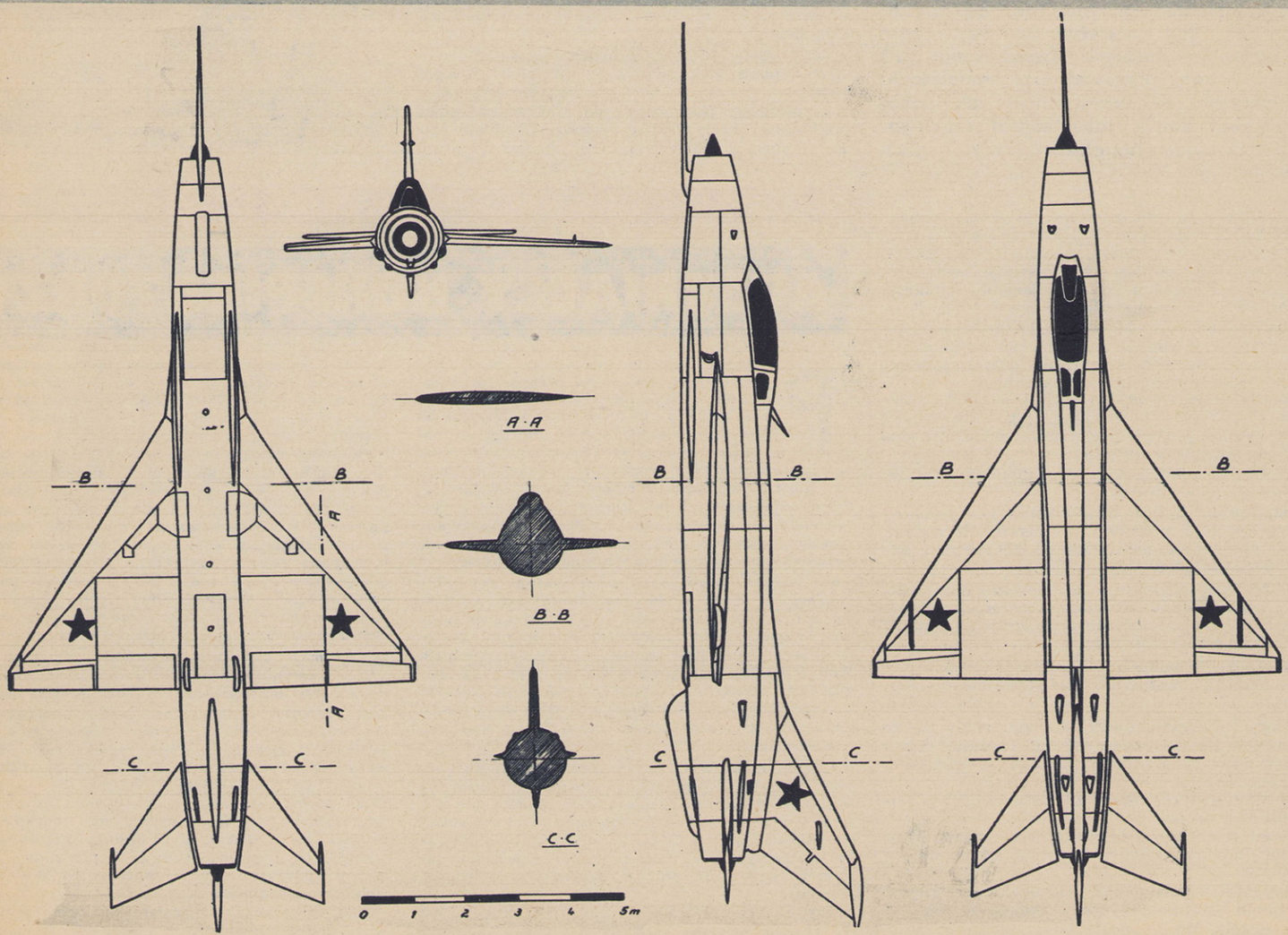
Nasza redakcja pragnąc bodaj w części pomóc modelarzom zamierzającym brać udział w konkursie, postanowiła publikować w miarę skromnych możliwości plany radzieckich samolotów, rakiet i statków kosmicznych, opierając się na istniejących źródłach. Wierzymy, że pomoc nasza będzie skuteczna i przyczyni się w jakiejś mierze do popularyzacji osiągnięć kraju przodującej w świecie nauki i techniki. W ciągu najbliższych 6 miesięcy przewidujemy opublikowanie około 10 planów zarówno najnowszych jak i historycznych statków powietrznych ZSRR. (lp)

W serii samolotów ZSRR podajemy niżej plan myśliwca jednomiejscowego demonstrowanego po raz pierwszy w roku 1961 w Tuszyno. Prędkość tego samolotu przekracza dwukrotną szybkość dźwięku. Samolot ten oznaczany jako E-166 ustanowił szereg rekordów światowych. Dla umożliwienia startu z małych lotnisk samolot zaopatrzony jest w pomocnicze rakiety startowe skracające rozbieg do 200 m.

Bliższe dane nie zostały jeszcze opublikowane.



Album ● planów ● samolotów



LATAĆ SIĘ MUSI

HUMORESKA

AUSTRIA posiada trzy sterowce nadające się do użytku, osiemnaście sterowców nienadających się do użytku i pięć samolotów. Taka oto jest potęga Austrii w powietrzu. Dobrego wojaka Szwejka przydzielono do oddziału samolotów, aby tam pełnił służbę ku chwale i ozdobie tego nowego rodzaju broni. Początkowo na lotnisku wojskowym wyciągał samoloty

z hangaru i czyścił ich metalowe części terpentyną z wapnem wiedeńskim. Służbę przy samolotach zaczynał więc od początku. Tak jak wielebnemu kapelanowi w Trydencie starannie czyścił konia, tak i tu z ochotą pracował przy samolotach; szczotkował ich powierzchnię tak, jakby wyczesywał konia, jako kapral naprowadzał pilnujące hangarów warty i pouczał je:

— Latać się musi, więc też każdego, kto chciałby ukraść samolot, zastrzelcie.

Po jakichś czternastu dniach mógł udawać pasażera. To bardzo niebezpieczny awans.

Latał z oficerami jako obciążenie samolotu. Dobry wojak Szwejk nie bał się jednak. Z uśmiechem leciał w powietrze, pokornie i z szacunkiem spoglądał na pilotującego samolot oficera, a widząc pod sobą wolno poruszające się na lotnisku wyższe szarże, salutował.

A gdy czasem spadli i rozbili samolot, wówczas z jego szczątków zawsze pierwszy wyłaził dobry wojak Szwejk i pomagając oficerowi stanąć na nogach, meldował:

— Melduję posłusznie, że spadliśmy i że jesteśmy żywi i zdrowi.

Przyjemny był z niego towarzysz podróży. Pewnego dnia poleciał z oficerem Herzigiem; kiedy znaleźli się na wysokości 826 metrów, silnik przestał pracować.

— Melduję posłusznie, że zabrakło nam paliwa — odezwał się z tyłu za oficerem uprzejmy głos Szwejka. — Melduję posłusznie, że zapomniałem napełnić zbiorniki.

A w chwilę potem:

— Melduję posłusznie, że spadamy do Dunaju.

Kiedy po chwili głowy ich wynurzyły się ze wzburzonych, zielonkawych fal Dunaju, dobry wojak Szwejk, płynąc do brzegu za oficerem, oświadczył:

— Melduję posłusznie, że ustanowiliśmy dziś rekord wysokości.

Przed wielkimi uroczystościami wojskowymi na lotnisku pod Wiener Neustadt odbywały się loty.

Przeglądano samoloty, sprawdzano silniki i robiono ostatnie przygotowania do startu.

Porucznik Herzig postanowił startować wraz ze Szwejkiem na dwupłatowcu Wrighta z wmontowanym silnikiem Morrisona, za pomocą którego można było startować bez rozbiegu...

Przybyli przedstawiciele wojskowi obcych mocarstw.

Samolotem Herziga ogromnie interesował się major rumuński Gregorescu, który usiadł wewnątrz i zaczął oglądać urządzenia i przyrządy pokładowe.

Na rozkaz porucznika dobry wojak Szwejk zapuścił silnik, śmigło zaczęło się obracać, a Szwejk, siedząc obok ciekawego majora rumuńskiego, z wielkim zainteresowaniem regulował napęd steru wysokości, robił to z takim zapałem, że strącił majorowi czapkę z głowy.

Porucznik Herzig wściekł się.

— Szwejku, ośle jeden. Lećże do wszystkich diabłów.

— Zum, Befehl, Herr Leutenant — rzekł Szwejk, chwycił za drążek sterowy i przełącznik obrotów silnika Morrisona.

Z ogłuszającymi wybuchami wspaniałego silnika samolot poderwał się z ziemi. Dwadzieścia, potem sto, trzysta, czterysta pięćdziesiąt metrów wysokości w kierunku na południowy zachód ku białym Alpom, szybkość 150 km na godzinę.

Nieszczęsny major rumuński ocknął się nad jakimś lodowcem, nad którym przelatywali — na takiej wysokości, że dokładnie mógł obserwować pod sobą cuda przyrody; śnieżne płaszczyzny i groźne, straszliwie zionące na niego przepaście.

— Co to się dzieje? — przemówił jąkając się ze strachu.

— Melduję posłusznie, że lecimy według rozkazu — z szacunkiem odpowiedział dobry wojak Szwejk — pan porucznik rozkazał „Lećże do wszystkich diabłów", więc melduję posłusznie, lecimy.

— A gdzie, gdzie wylądujemy — pytał dzwoniąc zębami ciekawy major rumuński Gregorescu.

— Melduję posłusznie, że nie wiem gdzie spadniemy. Lecę według rozkazu, a umiem tylko w górę, w dół nie umiem, bo nam to z panem porucznikiem nigdy nie było potrzebne. Gdy byliśmy w górze, spadaliśmy zawsze sami.

Przyrząd wskazujący wysokość wskazywał 1 806 m. Major trzymając się kurczowo drążka sterowego krzyczał po rumuńsku: „Diu, Diu" — Boże, Boże, a dobry wojak Szwejk zręcznie „manewrując" sterem śpiewał nad Alpami, nad którymi lecieli:

Ten pierścionek, coś mi dała,
ja go nosić nie będę,
Prachsakra, dlaczego nie.
Gdy do pułku swego wrócę,
gwer nim sobie nabiję.
Prachsakra, dlaczego nie.

Major modlił się po rumuńsku i klął straszliwie, a tymczasem w czystym, mroźnym powietrzu wciąż brzmiał dźwięczny głos dobrego wojaka Szwejka.

Tę chusteczkę coś mi dała,
ja jej nosić nie będę,
Prachsakra, dlaczego nie.
Gdy do pułku swego wrócę,
gwer nią pucować będę.
Prachsakra, dlaczego nie.

Pod nimi przelatywały błyskawice i szalała burza.

Major spoglądał przed siebie wytrzeszczonymi oczami i pytał zdławionym głosem:

— Kiedyż to się skończy?

— Stanowczo spadniemy — z uśmiechem odpowiada dobry wojak Szwejk — przynajmniej my z panem porucznikiem zawsze gdzieś spadaliśmy.

AUSTRIACCY KONSPIRATORZY

Podobnie jak w Niemczech, tak i austriacki antyhitlerowski ruch oporu borykał się z wielkimi trudnościami, walcząc nie tylko z Gestapo, ale i z groźnym wrogiem wewnętrznym — rodzimymi nazistami. Tym niemniej przez całe 7 lat od „Anschlussu" do wyzwolenia działały na terenie Austrii polityczne i bojowe grupy podziemne, które uwieńczyły swoje zmagania otwartym wystąpieniem — powstaniem w Wiedniu. Działalność niektórych spośród tych grup i osób wiąże się bezpośrednio lub pośrednio z lotnictwem.

Jak awanturniczy film przedstawiają się dzieje okupacyjne Arthura Preussa. Wciągnięty do konspiracji w październiku 1939 roku, jako młody jeszcze chłopak, został członkiem organizacji „Oesterreichische Freiheitsbewegung" — „Austriacki Ruch Wolnościowy". Jego pierwszym zadaniem było nawiązanie kontaktu z nielegalnymi organizacjami w Czechosłowacji. Następnie w 1940 roku polecono mu zgłosić się ochotniczo do Luftwafe, do lotnictwa myśliwskiego.

Zgodnie z zamiarami swych przełożonych miał on przy pierwszej, nadarzającej się okazji uciec na samolocie do Anglii. Zuchwały ten zamiar nie doszedł jednak do skutku. Po ukończeniu podstawowego wyszkolenia lotniczego, Preuss został aresztowany w październiku 1940 roku, tuż przed przesłaniem go do szkoły pilotów myśliwskich w Wiener Neustadt.

Przytomnemu chłopakowi udała się jednak już 21 stycznia ucieczka: skorzystał z chwili nieuwagi strażników podczas wizyty u dentysty. Bez jakichkolwiek papierów wsiadł następnie do pociągu pospiesznego, jadącego z Austrii do Protektoratu, i po szczęśliwym przekroczeniu granicy wyskoczył w nocy z pociągu i przedostał się do majątku swego dziadka.

Po krótkim okresie ukrywania się udało mu się tam zebrać grupę zbiegłych z obozów wojennych jeńców brytyjskich, francuskich i holenderskich, z którymi zaszył się w lasy. Po stoczeniu szeregu potyczek z organizowanymi przez SS obławami, rosnąca ciągle w siły grupa nawiązała kontakt i przyjęta została w skład I czeskiej brygady partyzanckiej im. Jana Żiżki. W ramach tej brygady oddział międzynarodowy pod dowództwem Preussa walczył w lasach słowackich aż do momentu wyzwolenia przez Armię Radziecką.

W ramach Luftwaffe prowadził ożywioną działalność antyhitlerowską dr Harald Hell, założyciel zrzeszającej antyfaszystowsko nastrojonych Austriaków organizacji, obejmującej swym zasięgiem całą Austrię i wiele garnizonów w Niemczech. Była to jedna z pierwszych prób tego rodzaju. Skierowany jako wykładowca do I Szkoły Łączności Lotniczej w Nordhausen w górach Harzu, młody podporucznik wciągnął do podziemnej pracy najpewniejszych, przebywających tam rodaków, jak również wielu spośród tych, którzy przybywali do szkoły jako uczestnicy kursów. Każdy z nich otrzymywał konkretne zadanie, zależnie od stopnia, zawodu i umiejętności.

Jako ostateczny cel działalności organizacji stawiał Hell dokonanie — w łączności z niemiecką opozycją i przejawiającymi podobną inicjatywę

Byli już nad Szwajcarią, lecieli na południe.
— Tylko cierpliwości, melduję posłusznie — ciągnął dobry wojak Szwejk — jak się nam benzyna skończy, musimy spaść.
— Gdzie jesteśmy?
— Nad jakąś wodą, melduję posłusznie, tyle tu tej wody, zdaje się, że spadniemy do morza.
Major Gregorescu zemdlał i przywarł swym wielkim brzuchem do drążka tak, że mocno utkwił w konstrukcji stalowej.
A dobry wojak Szwejk wyśpiewywał sobie nad Morzem Śródziemnym:

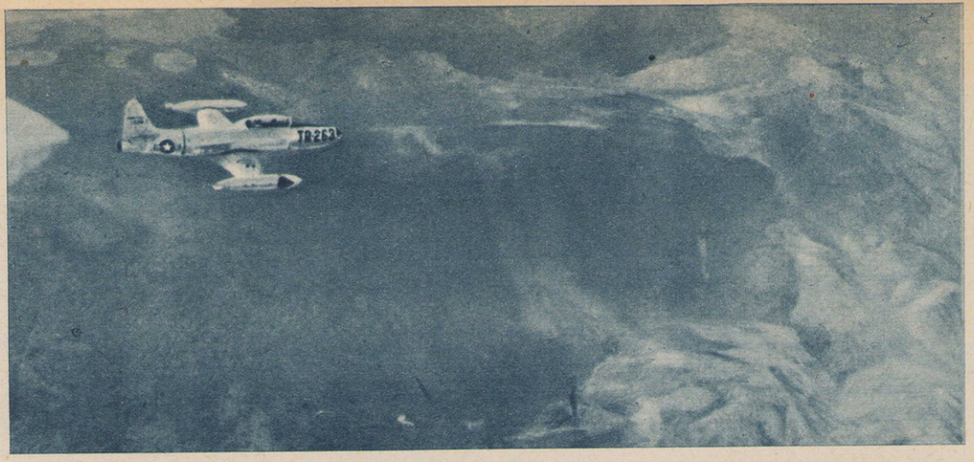
Kto chce być wielki,
musi jeść knedelki
ajn, cwaj,
na wojnie go nie zabiją,
ponieważ jadł knedelki,
te wojskowe knedelki,
tak jak głowa wielkie,
ajn, cwaj.

I na wysokości tysiąca metrów ponad olbrzymimi przestrzeniami morskimi, dobry wojak Szwejk śpiewał sobie dalej:

Maszeruje Grenewil
Praszną Bramą na szpacir...

Powietrze morskie ocuciło majora. Spojrzał w straszną otchłań, a spostrzegłszy morze wykrzyknął „Diu", „Diu" i znowu zemdlał.
Lecieli nocą, lecieli bez przerwy. Naraz dobry wojak Szwejk, potrząsnąwszy majorem, rzekł poczciwie:
— Melduję posłusznie, że spadamy w dół, ale jakoś powoli.
Samolot, któremu zabrakło paliwa, lotem ślizgowym doleciał do lasu palmowego pod Trypolisem w Afryce.
Dobry wojak Szwejk pomagając majorowi wyjść z samolotu zasalutował i rzekł:
— Melduję posłusznie, że wszystko w porządku.
Był to rekord światowy, który dobry wojak Szwejk zdobył przelatując Alpy, Europę południową, Morze Śródziemne i lądując w Afryce.
Major widząc wokół siebie palmy, dał Szwejkowi dwa razy w łeb, co dobry wojak Szwejk przyjął z uśmiechem, on bowiem spełnił tylko swój obowiązek, ponieważ porucznik Herzig powiedział mu: „Leć̀e do wszystkich diabłów".
Co było dalej, o tym trudno powiedzieć, ponieważ byłoby to bardzo niemiłe dla ministerstwa wojny, które z pewnością zaprzeczy, jakoby pod Trypolisem spadł samolot austriacki gdyż inaczej wplątalibyśmy się w wielki konflikt międzynarodowy.

Jarosław Haszek



GDY RADAR ZAWIEDZIE

BAZA Mc Gveir przeznaczona jest dla samolotów, które muszą lądować ze względu na złą pogodę. Położona wyżej lotniska i radiolokatorów, które ułatwiają lądowanie. Oficer naprowadzania tej bazy nie widzi ani nie słyszy samolotu, ale za pomocą zielonkawych odblasków migających na szklanym ekranie radaru dokładnie wie gdzie znajduje się samolot. Samoloty w celu doskonalenia się w tej dziedzinie lądują tutaj zawsze za pomocą radaru, niezależnie od pogody. Ale to nie jest proste. Szczególnie ważne jest to, aby oficer naprowadzania nieprzerwanie mówił, gdzie znajduje się samolot nad lotniskiem. Jeżeli przestanie mówić tylko na kilka sekund — pilot musi znowu wznosić się, krążyć i ponownie przygotowywać się do lądowania.

Tego dnia wraz ze zmrokiem opadła mgła. Na tle światła krople deszczu wyglądały jak żywe kulki. Oficer naprowadzania podniósł słuchawkę.
— Tutaj pas numer sześć — powiedział — Jaka pogoda?
— Pogarsza się — odpowiedział jakiś głos. — Zamknąłem pas numer siedem.
— Jaki wiatr?
— Zmienny. Pas z numerem sześć jest jedynym, z którego można korzystać.

Używano tego pasa tylko podczas niesprzyjających warunków, gdyż miał długość 3 000 metrów i dawał pilotowi większe szanse w przypadku błędnego określenia punku lądowania.

Nagle oficer naprowadzania usłyszał z bazy wysoki, ale przytłumiony gwizd myśliwskiego samolotu odrzutowego.
— Co jest z tym myśliwcem? — zapytał.
— Nad oceanem znajduje się samolot pasażerski, który pod wpływem wiatru zgubił kurs. Myśliwiec poleciał zobaczyć co się z nim dzieje.

Oficer naprowadzania wyszedł. Nastał zupełny mrok. Nie wiadomo czy mgła się powiększyła, czy też nie. Pas był dobrze oświetlony, lecz koło czerwonego światła sygnałowego na wieży kontroli mgła przypominała czerwoną kurzawę. Wyglądało na to, że deszcz jeszcze pada. Jeżeli się zwiększy, odrzutowiec znajdzie się w ciężkiej sytuacji. Deszcz jest bardziej niebezpieczny dla radaru niż mgła. Im jest gęstszy, tym gorzej. Jeżeli krople osiągną wielkość 10 mm, mogą zamglić ekran radaru.
— Nasz myśliwiec walczy z wiatrem — zameldowała wieża kontroli, po upływie czterdziestu minut.
— Jeszcze nie jesteśmy pewni, ale wygląda na to, że kończy mu się paliwo.
— Nawiązuję łączność — powiedział oficer naprowadzania, spojrzał na ekran radaru i odczuł niespodziewany skurcz w żołądku.

Wycieraczki pracowały szybko w górę i w dół, jak w samochodzie, zostawiając za sobą zamglone smugi świetlne. Oficer naprowadzania siedział przed ekranem i ostrożnie zwiększał ostrość. Ekran się trochę rozjaśnił. Wtedy oficer zaczął szybciej oddychać. Końce jego palców były wilgotne, kiedy regulował kontrolne przyrządy. Wtem rozległ się dzwonek i technik podniósł słuchawkę.
— Hallo, tu oddział dziewiąty. Czy słyszycie mnie
— Słyszę dobrze — odpowiedział oficer naprowadzania.
— Odrzutowiec przyleci za pięć minut. Paliwo jego jest na ukończeniu. Zbadaliśmy wszystkie przeszkody w odległości piętnastu kilometrów. Potrzebna jest szybka akcja. Liczymy na was. Czy mnie zrozumieliście?
Oficer potwierdził odbiór i przyciągnął krzesło bliżej radioodbiornika. Minęła już jedna minuta, lecz na ekranie nic nie zaobserwował. Nagle ukazał się odblask, bardzo płowy, wzdłuż krawędzi szklanego ekranu. Technik od razu zameldował łączności radiowej:
— Pas numer sześć, pas numer sześć, dla myśliwca. Mam was teraz na ekranie. Jakie jest wasze hasło? Odpowiedzcie.
Odpowiedź nadeszła szybko. Głos pilota był bardzo cichy:
— Hallo — moje hasło brzmi: „Hob 1". Paliwo spadło mi do minimum. Muszę szybko lądować.
— „Hob-1" — powiedział oficer twardym głosem. — Zrozumiałem. Sprowadzam cię natychmiast. Skieruj się na prawo, w kierunku pasa numer sześć.
Oficer zauważył słabą zielonkawą plamę świetlną na ekranie, która była słabo widoczna z powodu deszczu. Poczuł ciepło w całym ciele.
— „Hob-1" lecisz dobrym kursem, trzymaj go. Zbliżasz się do pasa. Podwozie. Lądujesz za dziesięć sekund.
Pilot powiedział coś nieokreślonego. Oficer nie dosłyszał. Brzmiało to jak westchnienie albo jakieś przekleństwo.
— Teraz znajdziesz się blisko pasa — powiedział oficer naprowadzania. — Lecisz dobrze. Zmniejsz szybkość. Teraz znajdujesz się nad środkiem pasa, 2 000 metrów od miejsca lądowania.

Zielonkawe światło na wyznaczonym pasie wydłużyło się. Zanim zauważył to oficer naprowadzania, stało się ono cieńsze, bezkształtne. Nim wycieraczki „przeleciały" przez niego samolot znalazł się w ulewie. Migotliwy odblask był widoczny jeszcze tylko przez moment. Widzialność pasa pokryła się deszczową zasłoną.
Pilot przemówił szorstko:
— Teraz znajduję się w deszczu!
Oficer przechylił się do przodu obserwując niespokojnie ekran. Nie było widać smugi światła, ani śladu położenia samolotu. Ekran był zamglony zielonkawo. Technik zamierzał przemówić, kiedy usłyszał wściekły i podrażniony głos pilota:
— Zapalcie czerwone światło! Nie mam paliwa! Hallo, słyszycie mnie?

Oficer usłyszał jego głos i niespodziewanie stał się spokojny i pewny:
— „Hob-1", nie troszcz się o czerwone światło. Pozostałe paliwo wystarczy do lądowania. Lecisz dobrze, pilnuj tego kursu.
Oficer naprowadzania schwycił pozostałość kanapki i zgniótł ją rękoma, lecz zrobił to nieświadomie. Myślami był wysoko, w samolocie; liczył spokojnie sekundy. Liczył teraz na swoje dziewięcioletnie doświadczenie, nie patrząc na ekran radaru, który był zamglony.
— „Hob-1", znajdujesz się nad pasem — mówił. — Lecisz środkiem, osiemset metrów od miejsca lądowania. Wszystko w porządku, „Hob-1".

Zaczerpnął powietrza i mówił spokojnie dalej liczac wciąż sekundy. Wreszcie wstrzymał oddech. Z wytężonym słuchem oczekiwał huku. Nic. Dochodziło tylko brzęczenie wentylatorów i uderzenia kropli deszczu o okno pokoju.
Nagle usłyszał dźwięk, którego oczekiwał: wysoki ton świstu odrzutowca podczas kołowania.

DM

kołami z innych krajów europejskich — przewrotu w Niemczech, obalenia Hitlera i wskrzeszenie niepodległej Austrii, jako członka przyszłej europejskiej federacji. Zaginiecie Hella w czasie walk zima 1944/45 roku spowodowało utratę spoistości organizacyjnej jego grupy.

Mówiąc o austriackich lotnikach-antyhitlerowcach, nie można zapomnieć o przedstawicielu starszego pokolenia — Raoulu Bumballe-Burenau. Ten pilot-oficer z okresu wojny światowej, zestrzelony w walce powietrznej z 6 postrzałami, stał się znanym w Austrii publicystą. Po wyjściu z Dachau, gdzie natychmiast po „Anschlussie" internowali go hitlerowcy, był jednym z założycieli, a następnie przewodniczącym twz. „Komitetu siedmiu" — egzekutywy Tymczasowego Austriackiego Komitetu Narodowego, uznanej przez wielkie mocarstwa reprezentacji Austrii Podziemnej. W kwietniu 1945 roku kierował akcją cywilnych grup powstańczych, wyzwalających Wiedeń wspólnie z Armią Radziecką.

Znaczne usługi oddała alianckim sztabom lotniczym działalność grupy, której współzałożycielem był dr Franz Josef Messner, generalny dyrektor zakładów „Semperit". Mając rozległe kontakty handlowe nawiązał on przez Ankarę, a następnie Szwajcarię, kontakt z amerykańskim wywiadem wojskowym, któremu przekazywał dane o stanie badań nad rakietami V-2, jak również informacje dotyczące rozmieszczenia najważniejszych niemieckich zakładów przemysłu zbrojeniowego na terenie Austrii.

Dane te uzyskiwał dzięki udziałowi w naradach gospodarczych, wielu osobistym znajomościom, jak również od swego przyjaciela generała Stuempfla. Wiadomości przekazywano początkowo za pośrednictwem kurierów, a od 1943 roku drogą radiową, przy pomocy zrzuconej przez amerykański samolot stacji nadawczej.

Zamierzeniem Messnera było skierowanie nalotów lotnictwa alianckiego na konkretne obiekty i uchronienie w ten sposób miast austriackich przed bombardowaniami dywanowymi, które spowodowałyby rozległe zniszczenia w dzielnicach mieszkalnych i ofiary wśród ludności. Istotnie, do czasu jego aresztowania w marcu 1944 roku zniszczenia na przykład w Wiedniu były minimalne. Messner stracony został 23 kwietnia 1945 roku w obozie koncentracyjnym w Mauthausen, na kilka dni przed wyzwoleniem.

Ostatnie zaangażowanie się działalności austriackiego ruchu oporu z wojną powietrzną miało miejsce w kwietniu 1945 roku, gdy sfanatyzowani hitlerowcy próbowali zorganizować resztki swych oddziałów w tak zwany „Alpenfestung" — „twierdzy alpejskiej", by tam dalej stawiać opór. Pociągnęłoby to za sobą niewątpliwie skoncentrowane ataki lotnicze na wszystkie miejscowości podalpejskie. Dlatego też wojskowy sztab największej austriackiej organizacji podziemnej — „05" (skrót ten miał oznaczać słowo „Oesterreich" — przy czym następująca po literze O piątka miała oznaczać 5 literę alfabetu — E) opracował plan powstania w Tyrolu i innych rejonach Alp.

Przedstawiciel organizacji przy sztabie alianckim w Caserta uzyskał zapewnienie współudziału znacznych kontyngentów alianckich wojsk powietrzno-desantowych. Austriacy przestudiowali wobec tego teren i sytuację oraz plan z zaznaczonymi na mapie miejscami ewentualnych desantów. Mapę tę jak również szyfry i inne dane, kurier Otto Molden przewiózł przez linię frontu i przekazał brytyjskim sztabowcom. Na szczęście akcja była zbyteczna, gdyż rozprzężenie Wehrmachtu udaremniło jakiekolwiek próby obrony „alpejskiej twierdzy".

(R.S.)

Prawo przedruku zastrzeżone

WODNOSAMOLOT RWD–22

POD koniec 1938 r. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze złożyły w kierownictwie Marynarki Wojennej wstępny projekt wodnosamolotu RWD-22. Pierwszy projekt przewidywał zastosowanie dwóch silników rzędowych Argus As-10 po 240 KM lub silników Walter po 330 KM.

Wodnosamolot miał być przeznaczony do: szkolenia pilotów i ekonomicznego treningu na nowoczesnych samolotach wielosilnikowych, szkolenia i treningu obserwatorów w nawigacji, fotografii i łączności, szkolenia i treningu strzelców samolotowych, szkolenia w bombardowaniu, spełniania zadań rozpoznawczych lub dozorujących wybrzeże oraz spełniania zadań lekkiej maszyny bojowej.

Załoga samolotu RWD-22 miała się składać z 3 osób, które w zależności od chwilowego przeznaczenia danej maszyny mogły spełniać najrozmaitsze funkcje: pilota, instruktora, strzelca, radiotelegrafisty, nawigatora, bombardiera i obserwatora.

WYPOSAŻENIE SAMOLOTU

Stanowisko pilota: Kompletne wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne. Drugi zespół sterownic (dwuster) nie stanowił normalnego wyposażenia i był dodawany.

Stanowisko strzelca lub obserwatora: 1 k. masz, oraz boczne uchwyty ścienne dla zapasowych bębnów amunicyjnych.

Tylne stanowisko strzelca: Obrotnica pozwalająca na swobodne strzelanie w tył, w górę i w bok, osłonięta oszkleniem otwieranym przez odsuwanie na boki, w dół, do wnętrza kadłuba. Na ścianie uchwyty dla zapasowych bębnów amunicyjnych. Przewidywano następujące odmiany uzbrojenia bombowego: wyrzutnik dla 3 bomb po 100 kG (umieszczony pod kadłubem), wyrzutnik dla 24 bomb po 12,5 kG zawieszonych pionowo w komorze kadłuba. Oprócz tego w kadłubie miał być umieszczony aparat fotograficzny oraz radiostacja pokładowa i urządzenia goniometryczne.

KONSTRUKCJA SAMOLOTU

Dwusilnikowy dolnopłat na pływakach. Konstrukcja mieszana: drewno-stal.

Kadłub spawany z rur stalowych o profilowanych drewnianymi podłużnicami i kryty płótnem.

Płat trójdzielny, kryty sklejką. Skrzydła wyposażone w szereg grodzi wodoszczelnych, pozwalających na utrzymanie się samolotu na wodzie w wypadku katastrofy. Lotki szczelinowe wyważone statycznie i dynamicznie. Środkowa część płata wyposażona w klapy wychylane mechanicznie oraz w zbiorniki paliwa.

Usterzenie drewniane kryte sklejką. Stery zaopatrzone w klapki wyważające

Dwa pływaki konstrukcji metalowej (duralowe) o łącznej wyporności 7 400 kG.

Dwa silniki Walter „Minor" 12-JMR o mocy 330 KM każdy lub silniki Argus As-10 po 240 KM. Przewidziano możliwość zastosowania śmigieł przestawialnych.

DANE TECHNICZNE (PROJEKTOWE)

Wersja z silnikami Argus As-10

Wymiary: Rozpiętość — 15,2 m, długość — 11,2 m, pow. nośna — 30,0 m² (35,0 m²).

Ciężary: Ciężar całkowity — 3 000 kG, własny — 1 900 kG, paliwo — 300 kG (4 h lotu), załoga — 364 kG (3 osoby), ciężar rozporządzalny — 536 kG, obciążenie pow. — 100 kG/m² (90 kG/m²).

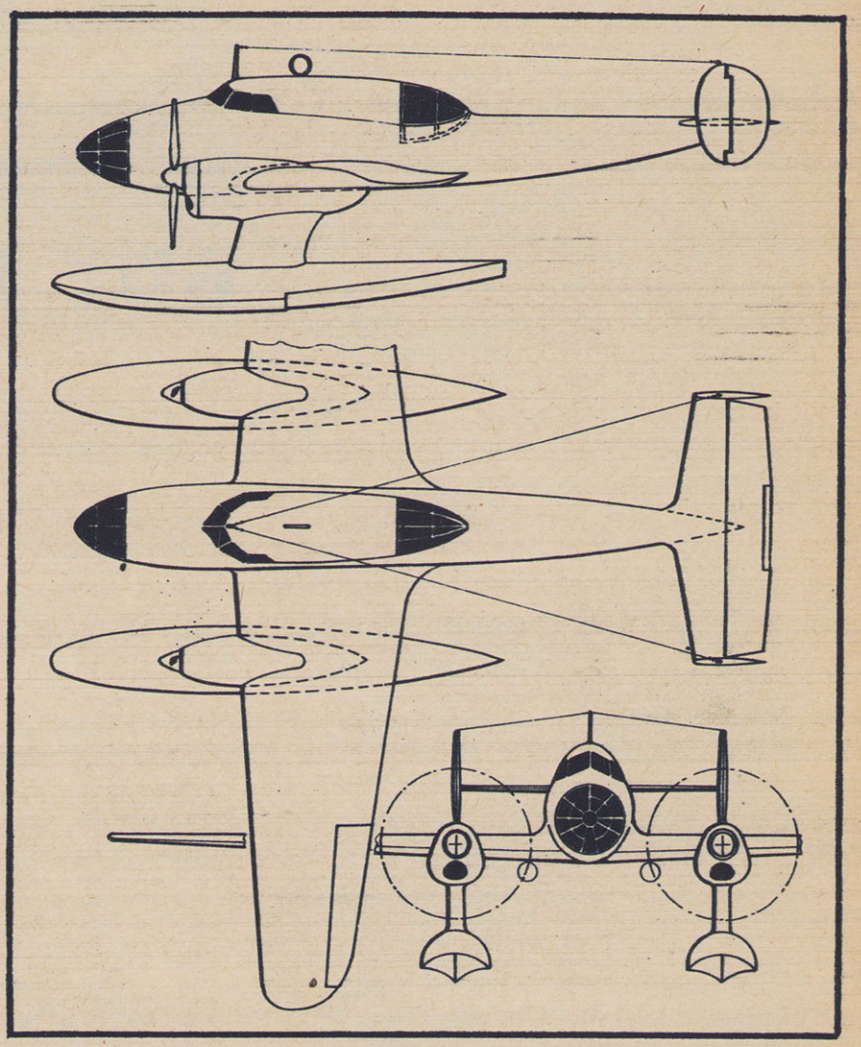
Osiągi: Prędkość max. — 270 km/h, przelotowa — 230 km/h, pułap praktyczny — 4 200 m, zasięg — 1 000 km.

Wersja z silnikami Walter „Minor" 12-JMR

Wymiary: Rozpiętość — 17,0 m, długość — 12,32 m, wysokość — 4,2 m, pow. nośna — 40,0 m².

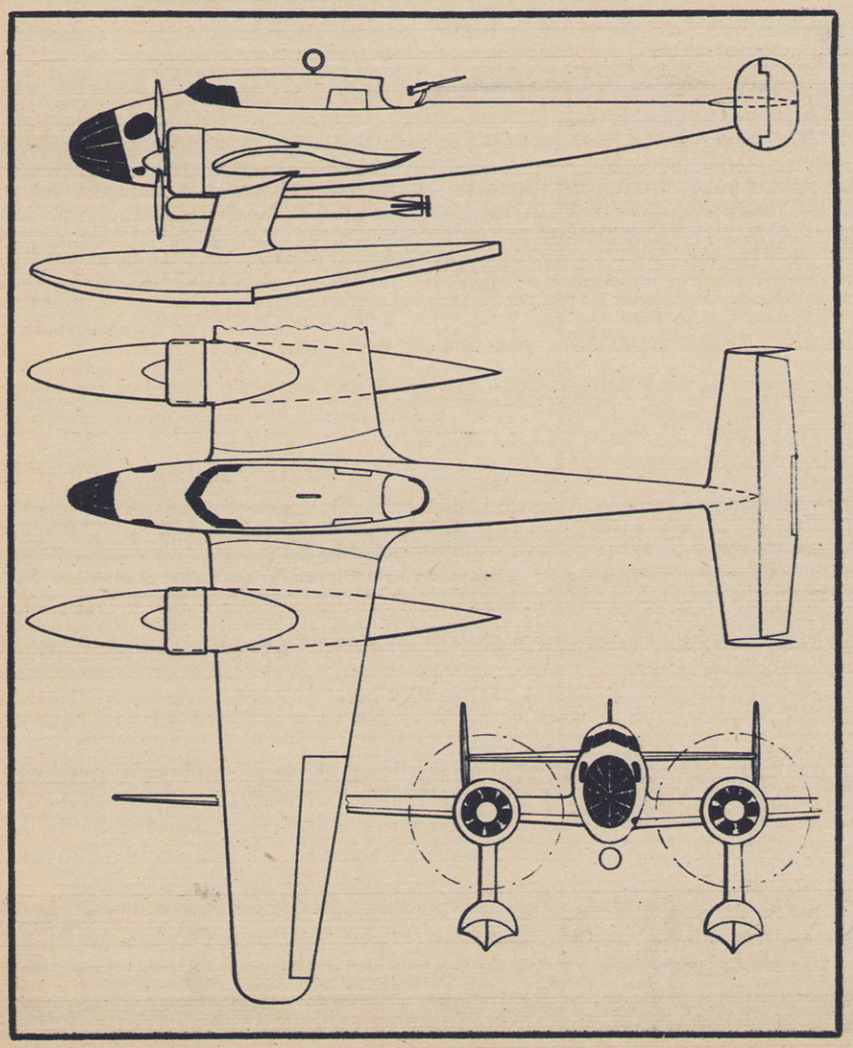
Ciężary: Ciężar całkowity — 3 750 kG, własny — 2 320 kG, rozporządzalny — 470 kG, obciążenie pow. — 94 kG/m², mocy 5,7 kG/KM.

Osiągi: Prędkość max — 285 km/h (H = 1 500 m), przelotowa — 240 km/h, pułap praktyczny — 5 000 m, zasięg — 1 150 km.



Wodnosamolot RWD-22 z silnikami Argus As-10.

Wodnosamolot torpedowy RWD-22 z silnikami „Mors-II".



DRUGI PROJEKT

Drugi projekt samolotu różnił się wymiarami, a także zastosowaniem silników o większej mocy. Oprócz zadań, jak w pierwszym projekcie, samolot ten miał być jeszcze przeznaczony do szkolenia w torpedowaniu oraz do torpedowania bojowego. Załoga jak w poprzedniej wersji; konstrukcja — także.

Kadłub spawany z rur stalowych chromomolibdenowych kryty w tylnej części płótnem. Płat, również trójdzielny, zawierał w części środkowej dwa główne zbiorniki paliwa. Klapa części środkowej jednolita na całej długości.

Usterzenie — jak w poprzedniej wersji.

Dwa pływaki duralowe o łącznej wyporności 8 400 kG. Każdy pływak miał 7 grodzi wodoszczelnych.

Dwa silniki gwiazdowe G-1 620 bis „Mors-II" o mocy po 400 KM każdy. Przewidywano również, możliwość zastosowania innych silników, jak np Wasp „Junior" 8B (400 KM). Silniki osłonięte pierścieniami typu NACA. Śmigła metalowe przestawialne typu „Hamilton".

Samolot miał być wyposażony w wyrzutniki (częściowo w kadłubie oraz na zewnątrz) dla 24 bomb po 12,5 kG lub w wyrzutniki umieszczone w komorze pod spodem kadłuba dla 4 bomb po 100 kG, albo w wyrzutnik umieszczony na zewnątrz pod kadłubem dla 1 torpedy 750 kG oraz — w aparat fotograficzny do zdjęć seryjnych zabudowany podłodze kabiny.

DANE TECHNICZNE
(z silnikami „Mors-II")

Wymiary: Rozpiętość — 18,0 m, długość — 13,8 m, wysokość — 4,2 m, pow. nośna — 40,0 m².

Ciężary: Ciężar całkowity — 4 300 kG (wersja torpedowa — 4 620 kG), własny — 2 600 kG, udźwig — 1 200 kG, obciążenie pow. — 108 kG/m², mocy — 5,375 kG/KM.

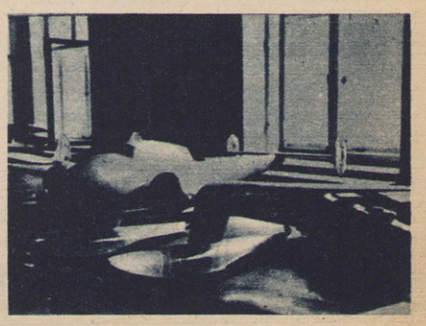
Osiągi: Prędkość max. — 290 km/h (H = 1 500 m), prędkość wodowania — 93 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 4 min, pułap praktyczny — 5 500 m, zasięg normalny — 1 100 km, zasięg max. — 2 530 km.

Budowa prototypu miała być rozpoczęta w 1939 r. Na początku 1939 roku LOPP rozpoczął akcję społecznej zbiórki pieniędzy na ten cel. Do 7 lipca 1939 r przekazano Doświadczalnym Warsztatom Lotniczym RWD (za pośrednictwem LOPP) 150 000 zł.

W Warszawskim Instytucie Aerodynamicznym były równocześnie przeprowadzane badania aerodynamiczne modelu samolotu. Niestety wojna przerwała prace nad tym ciekawym i dobrze zapowiadającym się wodnosamolotem.

LESZEK KOMUDA

Model tunelowy samolotu RWD-22.



POCZTA LOTNICZA

JAKI WYBRAĆ ZAWÓD?

Kazimierz Ożarek — Kożuchów, woj. zielonogórskie, Tadeusz Oleszczuk — Biała Podlaska, woj. lubelskie, Stanisław S. — Legnica, woj. wrocławskie, Józef Saczka i Rajmund Zając — Młoszowa, woj. krakowskie, Jerzy Mizura — Brzeziny woj. katowickie, Jerzy Sojski — Katowice, Krzysztof Czajka — Łęczyca, woj. łódzkie, Stanisław Kolecki — Warszawa, Władysław Izdebski Krzeszowice, woj. krakowskie, Bohgan Król — Ozorków, woj. łódzkie, Jan Stępień — Raszyn, woj. warszawskie — proszą o podanie warunków przyjęć do średnich cywilnych szkół lotniczych, w których możnaby zdobyć lotniczy zawód.

Taką szkołą jest przede wszystkim **Technikum Budowy Silników Lotniczych** Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego im. gen Karola Świerczewskiego — **Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43 — 53.** Technikum wrocławskie, chyba jedno z największych w Polsce, mieści w swych murach pod jednym kierownictwem następujące szkoły:

1. 5-letnie Technikum Młodzieżowe dla absolwentów szkół podstawowych o kierunkach: budowa silników lotniczych oraz budowa osprzętu samolotu.
2. 3-letnia Zasadnicza Szkoła Metalowa dla absolwentów szkół podstawowych o kierunkach: tokarskim i ślusarskim.
3. 3-letnie Technikum Młodzieżowe o kierunku: budowa osprzętu samolotu dla absolwentów 3-letnich Zasadniczych Szkół Metalowych.
4. 5-letnie Technikum dla Pracujących o kierunku: budowa silników lotniczych.
5. Państwowa Szkoła Techniczna dla absolwentów liceów ogólnokształcących o kierunku mechanika lotnicza. Jest to szkoła typu półwyższego, a nauka trwa w niej 5 semestrów (2 i pół roku).

By być przyjętym do jednej z tych szkół, trzeba do dnia 30 maja złożyć w sekretariacie technikum (można drogą listowną) następujące dokumenty: podanie, własnoręcznie napisany życiorys, dwie fotografie, metrykę urodzenia (oryginał lub odpis notarialny), ostatnie świadectwo szkolne (lub tymczasowe zaświadczenie szkolne dla uczniów klas ostatnich), zaświadczenie o stanie majątkowym rodziców, świadectwo lekarskie o przydatności do zawodu, zaświadczenie lekarza-okulisty, świadectwo szczepienia ospy.

Kandydaci do Technikum dla pracujących dołączają zamiast zaświadczenia o stanie majątkowym rodziców — skierowanie z miejsca pracy. Jednym z najważniejszych warunków jest oczywiście złożenie z pozytywnym wynikiem egzaminu wstępnego. Kandydaci do Technikum 5-letniego i 3-letniej Zasadniczej Szkoły Metalowej zdają z języka polskiego i matematyki. Do Technikum 3-letniego z matematyki i fizyki. Egzaminy do Technikum Młodzieżowego oraz ZSM odbywają się w końcu czerwca, natomiast do Technikum dla pracujących w końcu sierpnia.

Druga tego typu szkoła, to **Technikum Mechaniczno-Elektryczne w Rzeszowie, ul. Stalingradzka 120.** Szkoła posiada trzy wydziały: technologia obróbki skrawaniem, budowa maszyn, elektroenergetyka. jest to technikum dla absolwentów szkół podstawowych. Zgłoszenia kandydatów przyjmuje się od 20 maja do 20 czerwca. Przy zgłoszeniu należy przedłożyć te same dokumenty, co w technikum wrocławskim.

Kandydaci zdają egzamin wstępny z języka polskiego i matematyki. Nauka w technikum trwa 5 lat.

Obie szkoły — wrocławska i rzeszowska — posiadają swoje internaty. Uczniowie ubiegający się o miejsce w nich składają wraz z podaniem do szkoły oddzielne podanie o przyjęcie do internatu. Uczniowie niezamożni, wykazujący się dobrymi postępami w nauce, mogą otrzymać stypendium (ale uczniowie klasy pierwszej nie wcześniej jak od miesiąca grudnia).

Ukończenie którejkolwiek z tych szkół daje absolwentowi szerokie możliwości zatrudnienia w przemyśle lotniczym lub przy bezpośredniej obsłudze samolotów.

Ci, którzy ukończyli technikum, mogą też dalej pogłębiać swe wiadomości na wyższych uczelniach.

Ponadto istnieją przy zakładach przemysłowych technika lub zasadnicze szkoły zawodowe, które, mimo iż podlegają Ministerstwu Oświaty — są ściśle związane z miejscowym zakładem (tzw. szkoły przyzakładowe). Ich absolwenci bowiem, to przyszli pracownicy tych zakładów. Wiele z tych przyzakładowych szkół umożliwia naukę również pracującym w rodzimym, związanym z lotnictwem zakładzie. Warunki przyjęć są takie same, jak do wspomnianych tu na początku szkół. Szkoły tego rodzaju istnieją m.in. przy WSK w Świdniku i Warszawie (Okęcie).

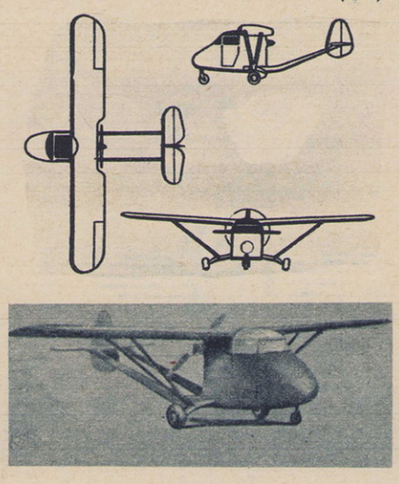
Lamus

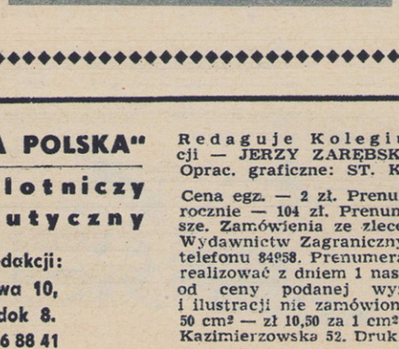
SAMOLOT SPORTOWY COMPER „SCAMP" (W. BRYTANIA)

PRZED 25 laty opracowano w Anglii śmigłowcowy samolot „Scamp", będący jedną z pierwszych konstrukcji wyposażonych w podwozie 3-kołowe, mało jeszcze wówczas popularne. Był to samolot 1-miejscowy, wyposażony (w prototypie) w silnik czechosłowacki „Praga B" o mocy 40 KM. „Scamp" miał układ górnopłata zastrzałowego z dwoma belkami ogonowymi, na których osadzone było klasyczne usterzenie ogonowe. Kadłub mieścił kabinę pilota i silnik napędzający pchające śmigło. Dzięki umieszczeniu kabiny przed skrzydłem widoczność z niej była bardzo dobra. Główny materiał konstrukcyjny stanowił drewno. Cena wyncsiła 400 funtów szterlingów tj. około 10 tys. przedwojennych złotych.

Zastosowanie w samolocie „Scamp" podwozia z kołem dziobowym było pewną sensacją. Tygodnik „Flight" prorokował, że seryjna wersja samolotu będzie musiała mieć podwozie zwykłe, dopóki cywilne i wojskowe ośrodki nie będą gotowe do przyjęcia kultu trójkołowców. Proroctwa nie spełniły się o tyle, że „Scamp" pozostał tylko w prototypie, a „kult trójkołowców" uformował się w czasie II wojny światowej, która wybuchła wkrótce po opracowaniu opisanego samolotu.

(RW)





NORMY CZASU PRACY I WYPOCZYNKU PERSONELU LATAJĄCEGO

Mgr TADEUSZ USZYŃSKI

W Monitorze Polskim Nr 4 z dnia 15 stycznia 1963 r. pod poz. 20 zostało ogłoszone zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 grudnia 1962 r. „w sprawie warunków niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotów przy wykonywaniu przez członków personelu lotniczego uprawnień wynikających z licencji".

Na ogół niechętnie czyta się zarówno same przepisy prawne, jak też i rozważania na ich temat. Niechętnie też podchodzą do nich redakcje pism nie prawniczych. I czytelnicy i redakcje uważają przepisy prawne za coś suchego, nie związanego z życiem. Otóż tak nie jest. Przepisy, a szczególnie przepisy lotnicze, wynikają z życia. Często samo życie dyktuje ich treść. Tak też jest i z przepisami zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 31 grudnia 1962 r. Postaram się je omówić poniżej, gdyż dotyczą one całego cywilnego personelu latającego i wydane zostały w jego interesie. Poznać je powinien każdy członek tego personelu. Postaram się streścić je w sposób możliwie przystępny, nazywając je dalej, dla uproszczenia, zarządzeniem.

Ogólne zasady zarządzenia

Zarządzenie zawiera w pierwszych swoich paragrafach przepisy dotyczące całego personelu latającego, precyzując następnie oddzielnie zasady, mające zastosowanie dla personelu latającego zatrudnionego w lotnictwie komunikacyjnym i oddzielnie — zasady dotyczące personelu latającego, wykonującego loty poza lotnictwem komunikacyjnym.

Przypomnę tutaj, że według określeń zawartych w rozporządzeniu o personelu lotniczym (rozporządzenie z dnia 7 września 1961 r. ogłoszone w Dzienniku Ustaw Nr 45, poz. 236), członkiem tego personelu jest osoba, która posiada ważną licencję wydaną przez Ministra Komunikacji i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego, a do członków personelu latającego zaliczeni zostali według tego rozporządzenia posiadający licencje i wpisani do państwowego rejestru personelu lotniczego: piloci wszelkiego rodzaju, skoczkowie spadochronowi, nawigatorzy, mechanicy pokładowi, operatorzy radiotelefoniści pokładowi.

Za personel latający lotnictwa komunikacyjnego należy tu uważać personel latający zatrudniony w przedsiębiorstwie „Polskie Linie Lotnicze Lot", a za personel latający wykonujący loty poza lotnictwem komunikacyjnym — personel latający zatrudniony w lotnictwie sanitarnym, gospodarczym, w wytwórniach sprzętu lotniczego itp. oraz wielką rzeszę pilotów, skoczków i instruktorów szybowcowych, samolotowych, spadochronowych itp. w aeroklubach.

Przepisy zarządzenia dotyczą, jak wspomniałem, wyłącznie personelu latającego. Określają one najwyższe dopuszczalne ilości godzin, w ciągu których członek personelu latającego może być zatrudniony w określonych okresach przy wykonywaniu czynności lotniczych, t. j. normy czasu pracy oraz normy wypoczynkowe, jakie powinny być stosowane i których zachowanie stanowi warunek dopuszczenia członka personelu latającego do wykonywania czynności lotniczych.

Zajmiemy się najpierw normami dotyczącymi czasu pracy personelu latającego. Zarządzenie ustala normy czasu pracy dzienne (ściślej — dobowe), miesięczne i roczne.

Normy czasu pracy dobowe

Dla członków personelu latającego w lotnictwie komunikacyjnym zarządzenie ustala normy pracy zależnie od rodzaju napędu samolotu i składu załogi lotniczej. Przypominam, że za załogę lotniczą rozporządzenie o personelu lotniczym uważa tych członków załogi statku powietrznego, którzy posiadają licencję i pełnią na pokładzie statku podczas lotu czynności związane z prowadzeniem i obsługą tego statku.

Dla czynności lotniczych na samolocie o napędzie tłokowym zarządzenie ustala inne normy, a dla czynności na samolocie o napędzie turbośmigłowym lub odrzutowym — inne. Również skład załogi wchodzi w grę.

Normę dobową dla samolotów o napędzie tłokowym zarządzenie ustala, jak następuje:

1) przy załodze składającej się z 1 pilota i 1 członka załogi lotniczej ogólny czas wykonywania czynności lotniczych wynosi 10 godzin, a czas samego lotu — 6 godzin;

2) przy załodze 2 pilotów i 1 członek załogi lotniczej — 14 godzin ogólnego czasu wykonywania czynności lotniczych, a czas lotu — 10 godzin;

3) przy załodze złożonej z 3 pilotów i 2 innych członków załogi lotniczej — 16 godzin ogólnego czasu wykonywania czynności lotniczych a 11,5 godziny lotu;

4) przy 2 kompletnych załogach lotniczych — 17 godzin ogólnego czasu wykonywania czynności lotniczych, a 13 godzin lotu.

Na samolotach turbośmigłowych lub odrzutowych normy te wynoszą:

1) przy załodze złożonej z 2 pilotów i 2 innych członków załogi lotniczej — 12 godzin ogólnego czasu wykonywania czynności lotniczych, a 8 godzin lotu;

2) przy załodze — 3 pilotów i 2 członków załogi lotniczej — 14 godzin ogólnego czasu wykonywania czynności lotniczych, a 10 godzin lotu;

3) przy 2 kompletnych załogach — 16 godzin ogólnego wykonywania czynności lotniczych, a 12 godzin lotu.

(CDN)

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

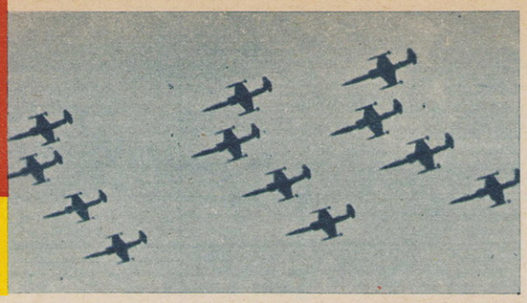
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Oprac. graficzne: ST. KOPF
Red. techniczny: I. BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł; rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 22. III. 7963 r. Zam. 1875 L-64

SKRZYDLATA POLSKA

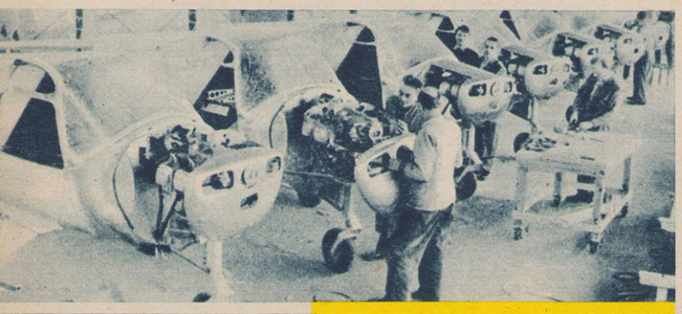
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

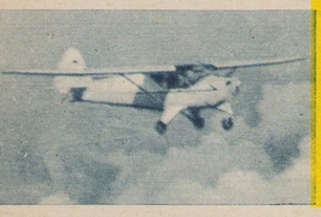


W rękach pilotów NRF

Ta dwunastka myśliwców przechwytujących F-104 G „Starfighter" bazuje w Noervenich, w NRF. Obecnie coraz większa liczba pilotów zachodnio - niemieckich przechodzi przeszkolenie na tego typu amerykańskich maszynach.
Foto: „Aviation Magazine de l'Espace"

SAMOLOTY SPORTOWE – SERYJNIE





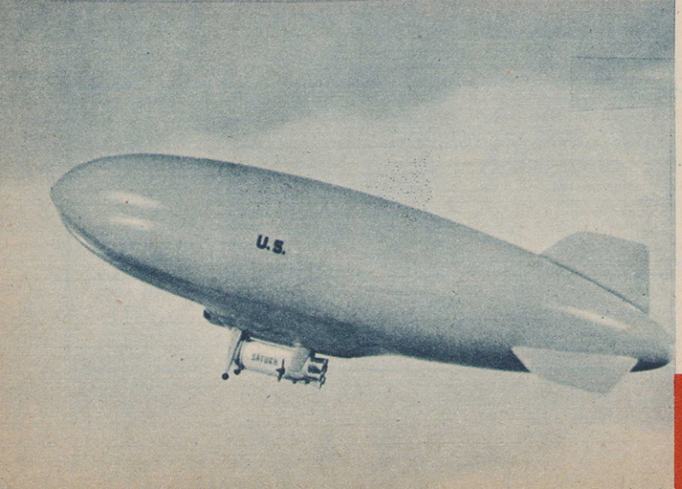
Zakłady lotnicze Pützer w Bonn (NRF) budują seryjnie samoloty sportowe „Elster" z silnikami „Continental" 95 KM. Na zdjęciu. Fragment hali, w której zabudowuje się do kadłubów silniki. Z lewej „Elster" w locie.
Foto: „Flug-Revue"

Tratwa ratunkowa

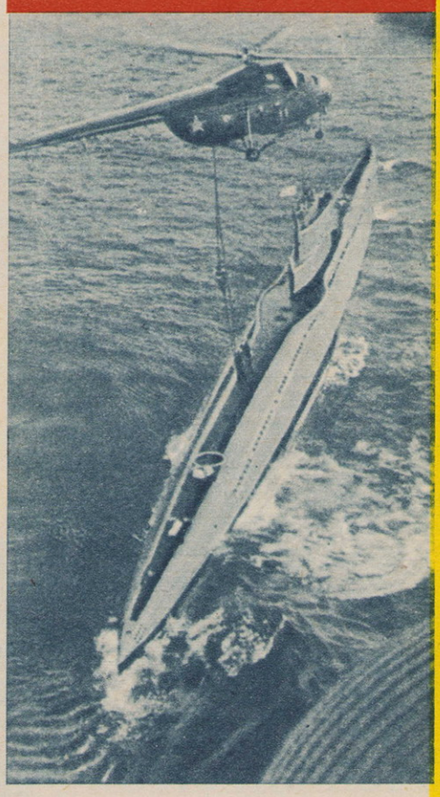
Nielada problemem, w przypadku przymusowego wodowania samolotów pasażerskich na falach morskich, jest dostarczenie ludziom środków ratunkowych. Oto — na zdjęciu — tratwa pneumatyczna dla kilku osób, wchodząca w skład ratowniczego wyposażenia samolotu.
Foto: „The Aeroplane

DO TRANSPORTU RAKIET

Do transportu rakiet kosmicznych (np. z zakładów produkcyjnych do bazy) Amerykanie proponują tego rodzaju sterowce o pojemności 140 000 m³. Mogłyby one transportować rakiety o ciężarze ponad 50 000 kG na odległość 3 500 km. Długość sterowca — 170 m.
Foto: „Weltraumfahrt"

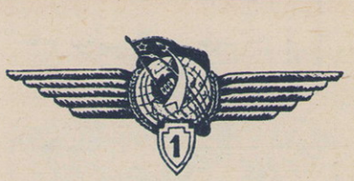


Na ćwiczeniach

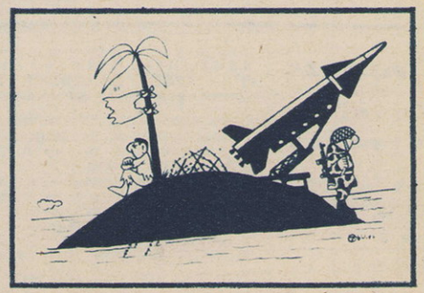


Fragment ćwiczeń radzieckiej marynarki wojennej na wodach oceanu. Śmigłowiec Mi-4 w bezpośrednim kontakcie z najnowszej konstrukcji okrętem podwodnym. Na pokład okrętu opuszcza się ze śmigłowca specjalista-inżynier, zapotrzebowany drogą radiową przez dowódcę okrętu.
Foto: „Krylja Rodiny"

ODZNAKA „LOTNIKA-KOSMONAUTY"



W ZSRR zatwierdzona została nowa odznaka — „Lotnik-kosmonauta". Odznaka posiada trzy klasy: 1 i 2 — za trzy lub dwa loty kosmiczne oraz 3 — za jeden lot kosmiczny. Na rysunku: Odznaka „Lotnika-kosmonauty" 1 klasy.
Foto: „Krasnaja Zwiezda"



Z ZAGRANICY

SZYBOWNICTWO

● **W styczniu** br nad Hanoi (Demokratyczna Republika Wietnamu) odbył się po raz pierwszy w historii tego kraju pokaz akrobacji szybowcowej. Wykonawcami pokazu byli młodzi piloci wietnamscy, którzy wyszkolili się w czechosłowackich szkołach szybowcowych.

● **Pod ciężarem** śniegu runął hangar na lotnisku znanego centrum lotów falowych w Innsbrucku (Austria), grzebiąc wszystkie szybowce ośrodka. Dziesięć lat pracy nad odbudową centrum poszło w jednej chwili na marne — rozpaczają miejscowi szybownicy.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Mistrz sportu** Iwan Sawkin (ZSRR) wykonał niedawno 3 603 skok ze spadochronem. Takiej ilości skoków nie ma na swym koncie żaden inny spadochroniarz na świecie. Sawkin zaczął skakać w 1935 roku. Skakał i katapultował się z 22 typów samolotów.

● **FAI zatwierdziła** jako rekord międzynarodowy wyczyn skoczka radzieckiego E. Andriejewa, który w dn. 1.XI.62 r. wykonał skok z wysokości 25 485 m i spadał bez otwierania spadochronu 24 500 m, otwierając spadochron na wysokości 985 m nad ziemią.

● **Rekord** międzynarodowy ustanowili trzej skoczkowie czechosłowaccy: Ivan Benes, Vaclav Schober i Vaclav Prazdny, wykonując 23.X.62 r. nocny skok grupowy na celność lądowania z wysokości 2 000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów. Średnia odległość od środka krzyża wyniosła 3,96 m.

● **Również** jako rekord międzynarodowy FAI zatwierdziła nocny skok z wysokości 2 000 m grupy w składzie: Leopold Ozabal, Borivoj Vajvara i Jiri Urban (CSRS) z opóźnionym otwarciem spadochronów. Średnia odległość od środka krzyża wyniosła 3,34 m.

SPORT SAMOLOTOWY

● **We Włoszech** wydano w 1962 roku 1 279 odznak pilota, w tym m. in. 408 odznak pilota I klasy, 246 — II klasy, 102 — III klasy oraz 85 odznak kategorii C pilota szybowcowego.

SPORT BALONOWY

● **W Mürren** (Szwajcaria) odbędzie się w dniach 18—27 sierpnia br tzw. Międzynarodowy Alpejski Tydzień Sportu Balonowego. Organizatorzy przewidują udział 6—10 balonów (w tym również balony zagraniczne). Dopuszczalna pojemność balonów: 900—1 200 m³ wyjątkowo zaś również 1—2 balony szwajcarskie po 1 680 m³. (A może by tak posłać naszych pilotów? — pytanie pod adresem APRL).

MILITARIA

● **Szwecja** zamówiła dalszą partię amerykańskich śmigłowców Boeing Vertol—107 dla swej armii lądowej i marynarki. Śmigłowce te przeznaczone są szczególnie do zwalczania okrętów podwodnych i unieszkodliwiania min morskich.

● **Lotnictwo USA** i zakłady Boeinga podpisały kontrakt na sumę 410 milionów dolarów, przewidując rozszerzenie programu budowy pocisków balistycznych „Minuteman".

● **Trzy** francuskie samoloty B—26 zderzyły się w powietrzu podczas lotu ćwiczebnego. Spośród 10 członków załóg samolotów pięciu zginęło, zaś pięciu odniosło rany.

● **Amerykańscy** lotnicy osłaniali z powietrza inwazję na Kubę w kwietniu 1961 r. — ujawnił senator republikański w USA Dirksen. Senator ujawnił również, że podczas desantu kontrewolucjonistów na Plaia Giron zestrzeleni zostali czterej doświadczalni piloci amerykańscy.

● **Zakończono** budowę 6 terenowych baz pocisków rakietowych wokół Tokio. Każda z baz posiada dziewięć wyrzutni rakiet „Nike-Ajax".

● **USA** wysłały w pobliże Wietnamu południowego jeszcze jeden lotniskowiec, który będzie służyć jako pływająca baza dla 150 amerykańskich śmigłowców operujących na terenie Wietnamu Południowego.

RÓŻNE

● **X Międzynarodowy** Salon Lotniczy będzie miał miejsce w Genui (Włochy) w dniach 7—15 września br. Salon ten zorganizowany będzie w powiązaniu z Salonem Techniki w Turynie. Eksponaty rozmieszczone będą w Pałacu Sportowym na terenie Wystawy Międzynarodowej w Genui, zaś pokazy w locie odbędą się na lotnisku im. Krzysztofa Kolumba (Cristoforo Colombo) pod Genuą.

● **Francja** wyeksportowała w r. 1962 produktów swego przemysłu lotniczego na ogólną sumę półtora miliarda franków, w tym samolotów — za 806 milionów, śmigłowców — za 82 miliony, silników — za 197 milionów, wyposażenia — za 90 milionów.

LOT

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 13 ● marzec 1963

SZEŚCIOPOOL

WSPÓŁPRACA przedsiębiorstw transportu lotniczego Krajów Demokracji Ludowej rozpoczęła się w pierwszych latach po II wojnie światowej.

W pierwszym okresie współpraca ograniczyła się do zawarcia dwustronnych umów o generalnej reprezentacji, regulujących wzajemne stosunki handlowe.

Bliższa współpraca datuje się od 1953 roku, kiedy cztery przedsiębiorstwa: węgierskie — MALEV (wówczas Maszowlet), bułgarskie — TABSO, czechosłowackie — CSA i polskie — LOT zawarły Umowę o wspólnej eksploatacji linii lotniczych. W 1955 r. na konferencji w Warszawie do umowy tej przystąpiło rumuńskie przedsiębiorstwo TAROM, a w 1956 r. na konferencji w Sofii — przedsiębiorstwo lotnicze NRD, Deutsche Lufthansa. Od tego czasu dla określenia współpracy sześciu przedsiębiorstw przyjęła się skrócona nazwa „sześciopool".

Jednocześnie coraz bardziej rozszerzał się zakres zagadnień, wymagających rozwiązania i ujednolicenia, co spowodowało konieczność podjęcia decyzji o przeprowadzaniu regularnych konferencji dyrektorów naczelnych i pracowników handlowo-finansowych tych przedsiębiorstw. W 1956 r. rozpoczęła się współpraca również w dziedzinie technicznej.

W 1957 r. zostały zawarte dwie umowy wielostronne:

Umowa o wspólnej eksploatacji linii lotniczych, rozszerzająca taką samą umowę z 1953 r. oraz Umowa o wspólnej współpracy, zastępująca zawarte między tymi przedsiębiorstwami umowy dwustronne o generalnej reprezentacji. Umowa o wzajemnej współpracy zawiera bardzo istotne zasady szerokiej współpracy. Obie umowy obowiązują dotychczas, ponieważ postanowienia ich uzupełniane są stale Protokółami odbywających się regularnie konferencji.

Oprócz konferencji dyrektorów naczelnych, pracowników handlowych i finansowych, pracowników technicznych, odbywają się konferencje robocze, zajmujące się ściśle określonymi zagadnieniami.

Rozszerzenie współpracy spowodowało również konieczność ustanowienia stanowiska sekretarza sześciopoolu, do zadań którego należy koordynacja współpracy. Istnieje też grupa rozliczeniowa, składająca się z trzech pracowników. Do zadań jej należy prowadzenie rozliczeń, statystyki, opracowywanie analiz działalności ekonomicznej sześciopoolu.

W bieżącym roku będziemy obchodzić dziesięciolecie zawarcia pierwszej umowy wielostronnej miedzy przedsiębiorstwami lotniczymi Krajów Demokracji Ludowej, stanowiącej zalążek obecnej szerokiej współpracy. Można stwierdzić, że osiągnięcia jej są poważne i dają nadzieję dalszego pomyślnego rozwoju.

ШЕСТИПУЛ

СОТРУДНИЧЕСТВО предприятий воздушного транспорта Стран Народной Демократии началось в первые годы после II мировой войны.

В первый период сотрудничество было обосновано на двусторонних соглашениях о генеральном представительстве, регулирующих взаимные коммерческие связи.

Более близкое сотрудничество началось в 1953 году, когда четыре предприятия: болгарское — ТАБСО, венгерское — МАЛЕВ (тогда МАШОВЛЕТ), польское — ЛОТ и чехословацкое — ЧСА заключили Соглашение о совместной эксплуатации воздушных линий. В 1955 году на совещании в Варшаве к этому Соглашению присоединилось румынское предприятие ТАРОМ, а в 1956 году на совещании в Софии — предприятие воздушного транспорта ГДР — Дойче Люфтганза. С этого времени для определения сотрудничества шести предприятий пришлось название «шестипул».

Одновременно постоянно увеличивался круг вопросов, требующих урегулирования и унификации, что вызвало необходимость принятия решения об организации периодических совещаний генеральных директоров и коммерческо-финансовых работников. В 1956 году началось тоже сотрудничество по техническим вопросам.

В 1957 году были заключены два многосторонних соглашения: Соглашение о совместной эксплуатации воздушных линий, расширяющее такое-же соглашение от 1953 г. и Соглашение о взаимном сотрудничестве, заменяющее заключенные между этими предприятиями двусторонние соглашения о генеральном представительстве. Следует отметить, что Соглашение о взаимном сотрудничестве содержит очень существенные принципы тесного сотрудничества. Оба соглашения действительны до сих пор, хотя их постановления дополняются постоянно Протоколами периодически проводимых совещаний. Кроме совещаний генеральных директоров, коммерческо-финансовых работников, технических работников проводятся рабочие совещания, занимающиеся точно определенными вопросами.

Расширение сотрудничества вызвало тоже необходимость установления должности Секретаря шестипула, задачей которого является координация сотрудничества. Имеется тоже Расчетная группа, состоящая из трех сотрудников. Эта группа производит расчеты, разрабатывает статистические данные и анализы экономической деятельности шестипула.

В этом году отмечаем десятилетие заключения первого многостороннего соглашения между предприятиями воздушного транспорта Стран Народной Демократии, являющегося началом настоящего тесного сотрудничества. Можно сказать, что имеются серьезные достижения и надеяться на дальнейшее успешное развитие.

6 PARTNERS POOL

THE cooperation between some of the Eastern European Airlines started shortly after the II World War with bilateral agreements which settled mutual commercial relations.

However in 1953, when 4 Airlines namely: the Hungarian — MALEV (formerly Maszowlet), the Bulgarian — TABSO, the Czechoslovakian — CSA and the Polish LOT, have agreed to pool some of the services, the cooperation became much closer. In 1955, during a conference held in Warsaw, the Rumanian TAROM and then at a meeting in Sofia which took place in 1956 the NRD Deutsche Lufthansa joined the agreement thus establishing the „6 partners pool".

The necessity for a closer cooperation between pool partners in different fields together with the always arising technical problems resulted in an agreement anticipating regular meetings of all the Managing and Commercial Directors attached to the above mentioned 6 Airlines.

Two multilateral agreemnts were signed in 1957:

1. For a joint exploitation of the Airlines extending the 1953 agreement
2. For a common cooperation replacing the former bilateral agreements, concluding thereby essential principles for extension of commercial relations.

Both agreements are still valid and after each regularly held conference are completed accordingly.

The extension of cooperation between the above mentioned Airlines induced the necessity of establishing a Secretary post for the „6 partners pool" who will be responsible for coordination. Further a group of 3 persons was chosen and appointed for the settlement of accounts. Their task is the management of accounts, and statistics, as well as the elaboration of the economical activities of the „6 pool".

This year we shall celebrate the 10th anniversary of the first multilateral agreement coneluded between the East European Airlines which was the foundation of the recent wide cooperation. One may state that the achievemnts are serious and give hope for a further development.

Na Okęciu

Foto: Z. Jóźwiak

Z KONFERENCJI 6-POOLU

W dniach od 21 lutego do 1 marca br. odbyła się w Warszawie w gmachu Ministerstwa Komunikacji konferencja 6-poolu, w której uczestniczyli naczelni dyrektorzy, główni inżynierowie oraz handlowcy następujących towarzystw lotniczych: CSA, DLH, MALEV, LOT, TABSO, TAROM.

Goście w dniu wolnym od zajęć zwiedzili zimową stolicę naszego kraju — Zakopane.

Przedstawiamy Czytelnikom fotoreportaż z pobytu naszych gości w Polsce.

Pierwsi rozpoczęli konferencję naczelni inżynierowie. Przewodniczył zastępca dyrektora LOT do spraw technicznych inż. Zygmunt Niziński.

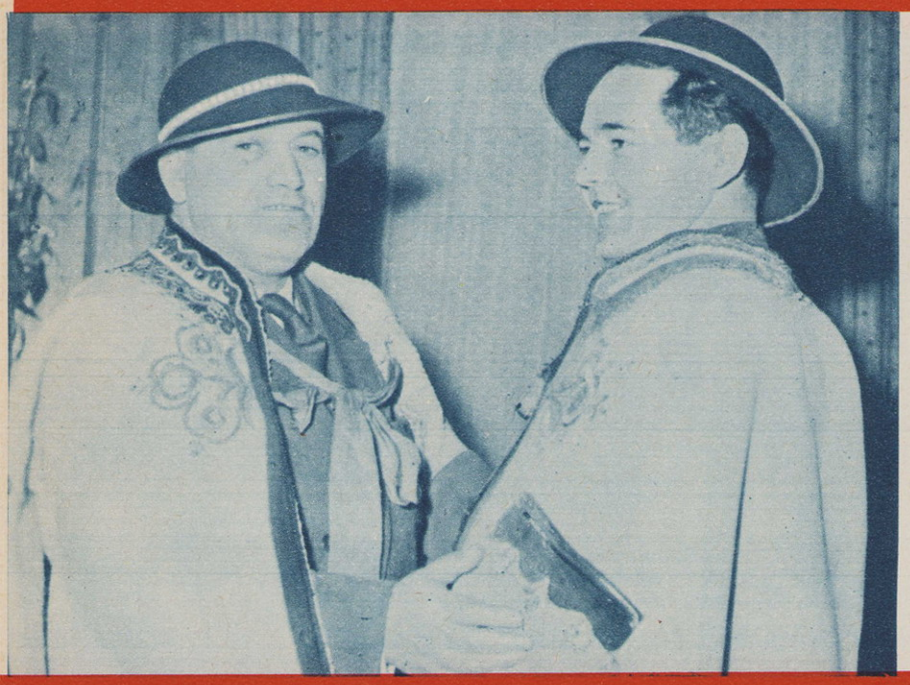
Dnia 24 lutego, po zakończeniu konferencji technicznej został podpisany protokół. Z prawej — dyrektor Zygmunt Niziński, protokół podpisuje dyrektor techniczny Deutsche Lufthansa — Kurt Rerich.

Z uśmiechem na twarzy rozpoczęli obrady handlowcy. Obradom przewodniczył zastępca dyrektora PLL LOT do spraw handlowo-przewozowych mgr Kazimierz Nowicki.

W imieniu CSA zastępca dyrektora do spraw handlowych Miroslav Dancák podpisuje protokół. Obok siedzi zastępca dyrektora CSA do spraw ekonomicznych Miroslav Frydrych.

Za chwilę rozpocznie się konferencja naczelnych dyrektorów. Za stołem prezydialnym naczelny dyrektor PLL LOT Jan Krzywicki w rozmowie z dyrektorem Zygmuntem Nizińskim.

Goście nasi będąc w Zakopanem udali się na Kasprowy Wierch, Gubałówkę oraz w Dolinę Kościeliską. W oczekiwaniu na kolejkę linową w Kuźnicach postanowiono zrobić rodzinne zdjęcie.



Oj, góroi je se góroi — mówi tow. Birzu (TAROM), do tow. Deaka (TAROM). I trzeba przyznać, że w strojach góralskich jest im do twarzy.

Przejażdżka sankami do Doliny Kościeliskiej bardzo się podobała towarzyszom Hüvosowi (naczelny dyrektor MALEVu) oraz Steklowi (naczelny dyrektor CSA). Widać to zresztą z ich uśmiechniętych twarzy.

Podpisanie protokołu naczelnych dyrektorów. Od lewej tow. Hüvos (MALEV) oraz tow. Heiland (Deutsche Lufthansa).

Na przyjęciu w Hotelu Europejskim naczelny dyrektor PLL LOT Jan Krzywicki w ciepłych słowach żegna miłych gości.
Zdjęcia: Zygmunt Jóźwiak — LOT (10)

LUDZIE LOTU

TAK się złożyło, że rozmowa z p. Esterą Szymanowską, zwaną w Locie popularnie p. Tusią, miała miejsce w dniu Święta Kobiet. Gościnna rubryka „LUDZI LOTU" faworyzowała dotychczas mężczyzn (nic dziwnego, większość lotowskiego personelu to mężczyźni), miło więc nam w tym kolejnym 13-tym numerze LOT NOWIN (na szczęście p. Estera nie jest przesądna, a nawet przyznaje się, że lubi trzynastkę) przedstawić czytelnikom kobietę LOTU — zwłaszcza kiedy jest specem od zagadnień, którym tym razem poświęcamy naszą wkładkę.

Pani Estera ma już za sobą zakończoną niedawno w Warszawie (a trwającą ponad tydzień) konferencję towarzystw 6-poolu, poświęconą zagadnieniom technicznym, eksploatacyjnym i handlowym, przy której sporo się napracowała, żeby wszystko wypadło jak najlepiej i żeby goście wywieźli jak najlepsze wspomnienia o gospodarzach.

W Dziale Prawnym LOTu p. Estera pracuje od roku 1955 i od początku prowadzi sprawy 6-poolu, do którego poza LOTem należą CSA, DLH, MALEV, TABSO i TAROM. Doskonała znajomość języka rosyjskiego ułatwia p. Esterze kontakty z przedstawicielami towarzystw członkowskich. Zna ich wszystkich doskonale i oni ją znają i cenią. Widują się dwa razy w ciągu roku na konferencjach, które odbywają się kolejno we wszystkich stolicach KDL. W roku ubiegłym spotkali się na Węgrzech, w roku przyszłym gościć ich będzie Praga. Można śmiało powiedzieć, że na ulicach Berlina, Pragi, Budapesztu, Bukaresztu i Sofii czuje się p. Estera jak u siebie w domu. Z każdej takiej służbowej podróży przywozi nowe cenne doświadczenia, które przydają się jej w codziennej zawodowej pracy.

Oprócz prowadzenia spraw 6-poolu do zadań p. Estery należy egzaminowanie pracowników z języka rosyjskiego. Jak twierdzą niektóre stewardessy, jest egzaminatorem surowym ale sprawiedliwym.

Z wizytą oficjalną w Meksyku przebywał ostatnio premier Józef Cyrankiewicz. Trasa tej długiej podróży wiodła przez Zurich i Nowy Jork (gdzie witał premiera m. in. przedstawicjel LOT-u w N. Jorku, Antoni Czarnota).
Na zdjęciu wyżej: Premier Cyrankiewicz w otoczeniu osób odprowadzających, z Wł. Gomułką i Al. Zawadzkim na czele.

—:—

Pierwszą w tym roku koronowaną osobistością, którą miało zaszczyt gościć przez krótki czas lotnisko warszawskie, był król Laosu, Jego Wysokość Sri Savang Vatthana, przybyły do Polski na oficjalne zaproszenie Rządu PRL.
Na zdjęciu z lewej: król Laosu w towarzystwie przewodniczącego Rady Państwa Al. Zawadzkiego, w chwilę po wylądowaniu na lotnisku warszawskim.

Na występy do Stanów Zjednoczonych i Kanady wyleciał słynny poznański chór chłopięcy Stuligrosza. Chłopcy na chwilę przed startem pozują naszemu fotoreporterowi.

Na zdjęciu niżej: Sekretarz generalny MSZ Indii, p. R.K. Nehru, oficjalny gość Rządu PRL, przyleciał samolotem polskim z Budapesztu do Warszawy.

„JAK BYĆ KOCHANĄ" PRZEZ LOT

Popularna aktorka polska Barbara Krafftówna, udająca się z zespołem teatru „Komedia" na turnée do USA, została przed odlotem obdarowana torbą i chustką LOTu, odwzajemniając się za to ślicznym uśmiechem.

Towarzystwo lotnicze „Ghana Airways" wprowadziło regularną komunikację na trasie Akra—Moskwa przez Bamako, Tunis, Zurich i Warszawę. Na zdjęciu niżej: Egzotyczni pasażerowie po przerwie w podróży, spędzonej na lotnisku warszawskim, wsiadają do Ił-18, który ich zawiezie do gorącej ojczyzny.

Zwyczajem lat ubiegłych pasażerki PLL LOT odbywające podróż w dniu Święta Kobiet zostały obdarowane tradycyjnym kwiatkiem dla Ewy. Niżej: Dwie trochę zaskoczone „Ewy" przyjmują kwiatki z rąk przedstawiciela Działu Obsługi Pasażerów.

Dużym powodzeniem wśród młodzieży wrocławskiej cieszyła się lotnicza Zgaduj - Zgadula, zorganizowana w Piwnicy Świdnickiej przy udziale Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT. Na zdjęciu z lewej: Uczestniczka konkursu przed afiszem zapowiadającym atrakcje imprezy.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226, tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA.